Le Grandi *Alfa Romeo*

Testo di Luigi Fusi

Tavole a colori di Domenico Nardiello

Automobile Club d'Italia

L'Editrice dell'Automobile

Wilbarn Oxon Bester
10-30-78

Le Grandi Alfa Romeo

Testo di Luigi Fusi

Tavole a colori di Domenico Nardiello

Automobile Club d'Italia - L'Editrice dell'Automobile

Sovraccoperta e direzione grafica Adriano Zannino

Presentazione

Ecco un nuovo libro di Fusi sull'Alfa Romeo. Ad esaminare la minuziosa opera di ricostruzione dei modelli con disegni attenti e precisi, avrei dovuto dire: ecco una nuova fatica di Fusi per l'Alfa Romeo. Ma si sa bene che per questo appassionato tecnico, di stampo antico, contribuire a riscrivere una appassionante storia che egli stesso ha vissuto, non è fatica, ma opera lieve e felice.
Le grandi Alfa Romeo. Gli infanti di questa gloriosa generazione di bolidi, dalla 40-60 HP del 1913 alla RL Targa Florio del 1923, alla P2 del 1924, ora ci fanno sorridere con tenerezza, quasi ci fanno rimanere increduli delle loro gesta. Eppure sono state macchine che non solo hanno acceso di entusiasmo tanti sportivi, ma hanno anche determinato le tappe del progresso dell'automobile. E' da questi lombi che sono discese la sorprendente "158" del 1938, la "159" campione del mondo, le "33" 2 e 3 litri che segnano il rientro dell'Alfa Romeo nelle più impegnative competizioni mondiali.
Ma è anche da questi fecondi progenitori che è discesa la generazione delle "Giulietta" e delle "Giulia" che hanno trasformato l'Alfa Romeo da una fabbrica artigiana in grande azienda industriale, capace di offrire ad un sempre più vasto pubblico di automobilisti esigenti, ovunque nel mondo, macchine dotate di qualità realizzabili soltanto quando si può mettere a frutto una lunga preziosa esperienza nelle competizioni.
Fusi non dimentica di affiancare alla galleria delle macchine il ricordo dei tecnici che le hanno realizzate e dei magnifici piloti che, spesso a costo della vita, le hanno portate alla vittoria: la storia del progresso dell'automobile è soprattutto una storia di coraggio, di passione e di tenacia degli uomini. Ora, nell'epoca della tecnica più raffinata ed automatizzata, del tempo dei calcolatori elettronici, sono cambiati i mezzi a disposizione per la progettazione, per le esperienze, per le produzioni; sono cambiati i metodi di prova, ma la competizione, coi suoi sacrifici e la necessità continua ed esasperata di superamento, è rimasta la base fondamentale del progresso tecnico dell'automobile. E l'uomo, col suo ingegno ed il suo coraggio, ne è sempre il protagonista insostituibile.

Il Portello, con la rinomata trattoria, a destra del portico, vicino al quale ebbe inizio l'attività dell'ALFA. (Da un quadro di M. Mascella).

Introduzione

Alfa Romeo, nome pieno di fascino con un presente e un passato ricco di gloria per le sue affermazioni sportive.

La sua storia è legata al periodo più importante dello sviluppo agonistico dell'automobilismo per aver sostenuto un ruolo di primissimo piano nel corso dei primi 50 anni del secolo.

Sin dalle sue origini questa Fabbrica intuì che l'automobile non sarebbe servita soltanto per il trasporto celere di persone e di cose, ma sarebbe diventata il mezzo ideale per soddisfare una élite di appassionati amanti della velocità nella sicurezza. Nonostante le enormi difficoltà economiche che travagliavano l'industria automobilistica, i responsabili della nascente ALFA (da Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) si prefissero di realizzare un particolare programma costruendo vetture dotate di prestazioni sportive. Costituitasi nel 1910, l'Alfa fu l'ultima tra le fabbriche d'auto sorte in quel periodo nella metropoli lombarda, riconosciuta dagli esperti come il principale mercato automobilistico d'Italia.

Rilevata l'officina di Darracq di 8.000 m² di superficie totale in località detta « il Portello » l'Alfa iniziò la sua attività con poco più di cento operai e una ventina fra dirigenti, tecnici e impiegati. I suoi prodotti poterono subito competere per genialità e perfezione costruttiva con quelli delle migliori Case automobilistiche italiane ed estere. Già nel 1911, per tener fede al programma, l'Alfa partecipava a importanti competizioni con i suoi due primi modelli progettati dal geometra Giuseppe Merosi e sia al Concorso di Modena che alla Targa Florio essi dimostrarono le loro doti di velocità e di tenuta.

Dal 1910 al 1912 riusciva a produrre ben 250 vetture e nel 1915 aveva già costruito oltre 1.000 unità, introducendole nel mercato europeo e nelle colonie italiane.

Con lo scoppio del primo conflitto mondiale essa dovette convertire la produzione automobilistica in quella destinata a scopi bellici, per un accordo concluso dagli amministratori dell'Alfa con l'accomandita ingegnere Nicola Romeo che ne aveva rilevato il complesso.

Cessate le ostilità fu per merito dell'ingegnere Romeo che venne ripresa la produzione automobilistica con la nuova denominazione « Alfa Romeo ». Quest'uomo che durante il conflitto aveva saputo creare attorno all'Alfa una serie di nuovi reparti denominati: Trento, Trieste, Gorizia, Forge, Fonderia, Trattamenti termici, su un'area di 36.000 m², aveva pure intuito che solo l'automobile sportiva e la partecipazione vittoriosa alle corse automobilistiche avrebbero valso all'Alfa Romeo una popolarità mondiale. Mentre gli Uffici tecnici elaboravano nuovi modelli, gli impianti industriali venivano trasformati per le nuove esigenze, e da allora la Casa del Portello iniziò un'ascesa costante nell'affermazione dei suoi prodotti.

L'attività agonistica ebbe un vigoroso impulso; venne costituita una squadra ufficiale di piloti composta da Antonio Ascari, Giuseppe Campari, Ugo Sivocci, Enzo Ferrari, Maria Antonietta Avanzo.

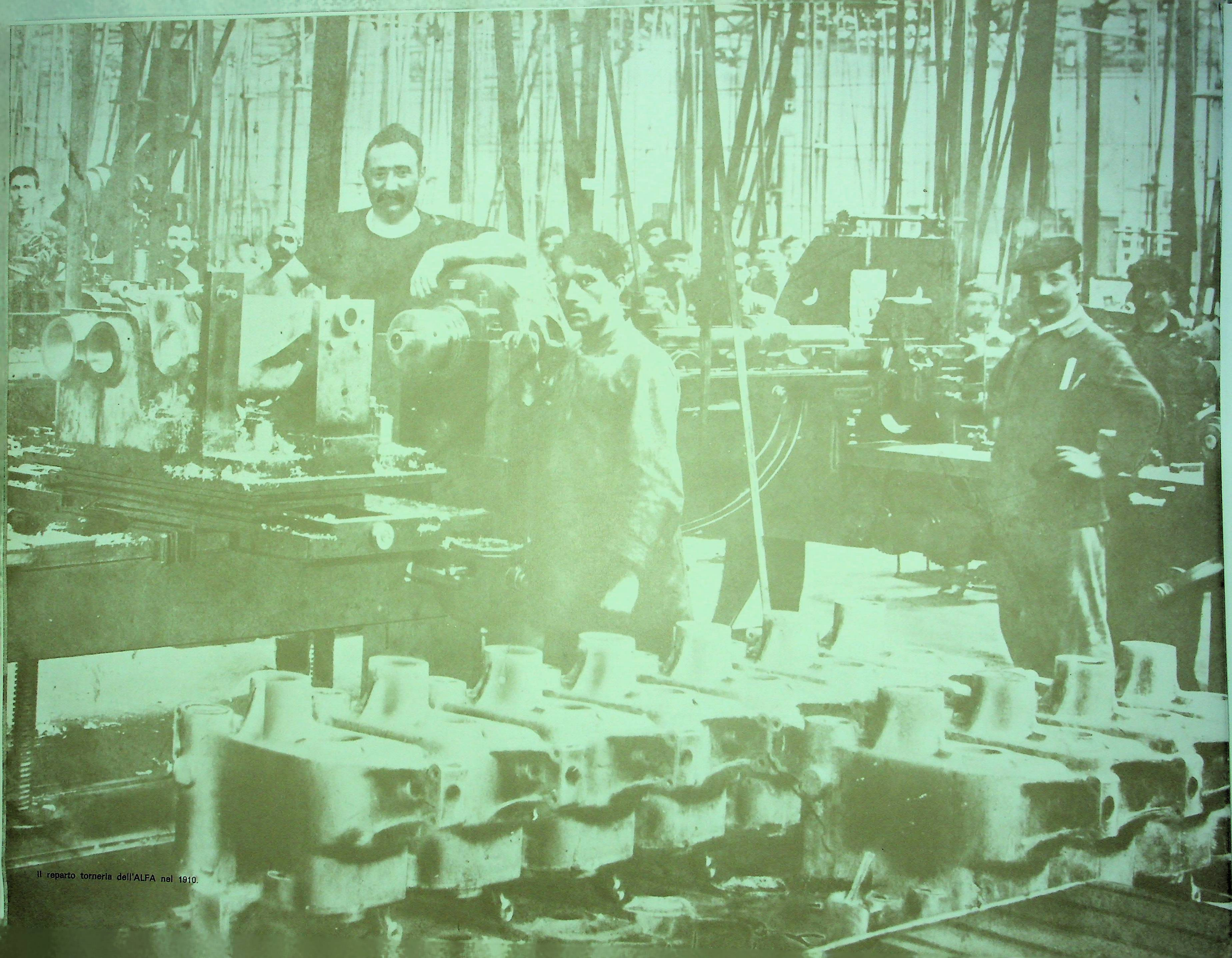
Le loro vittorie nelle gare italiane suscitavano un alone di simpatia per la combattività che ponevano nella pacifica lotta. Fu così che il nome della Casa milanese divenne caro e popolare tra gli sportivi dell'automobile, sotto il segno dell'ardimento e della velocità.

Occorrevano tuttavia affermazioni anche in campo internazionale per dimostrare la maturità industriale della fabbrica. L'ingegnere Romeo, promotore di tale esigenza, dispose dei mezzi per poter competere nei Gran Premi internazionali facendo approntare vetture da corsa appositamente studiate per tale scopo e le vittorie conseguite confermarono le previsioni. Qualità tecniche delle macchine e valore dei piloti si imposero e trionfarono su tutte le strade e i circuiti europei. Gli artefici di tali vittorie furono i progettisti Merosi prima e Jano poi, e i piloti Ascari, Campari, Sivocci, Ferrari, Masetti, Brilli Peri, Wagner, De Paolo. La conquista del primo Campionato del Mondo nel 1925 procurò all'Alfa Romeo l'inizio delle forniture di motori per il settore aeronautico, attività questa che ebbe un costante crescente sviluppo sino al termine del secondo conflitto mondiale, nel 1945.

Nel 1930, oltre alla produzione di automobili e di motori d'aviazione, la Casa del biscione dava inizio anche alla costruzione di veicoli industriali, prima su licenza e successivamente con modelli di propria progettazione.

Da quell'anno essa intraprendeva anche la costruzione di carrozzerie a guida interna con struttura metallica per una notevole percentuale della sua produzione di automobili.

Il frontespizio delle officine ALFA del 1910.

Ad affermare le brillanti prestazioni delle vetture sportive costruite dall'Alfa Romeo aveva contribuito in modo notevole l'istituzione della corsa delle Mille Miglia che con i suoi 1.600 chilometri da percorrersi su strade normali permetteva di esaltare le doti dei suoi modelli in gara, i quali compendiavano i pregi che ancor oggi si ritengono indispensabili per una guida sportiva. La Casa milanese riuscì infatti a conquistare nella corsa delle Mille Miglia, dal 1927 al 1947, ben undici vittorie, di cui otto consecutive.
Anche nelle corse di resistenza l'Alfa Romeo dimostrò l'eccellenza della sua produzione vincendo ripetutamente le 24 Ore di Brooklands, di Le Mans, di Spa e di Pescara.
Ma non meno importanti furono le affermazioni ottenute con le macchine via via appositamente concepite per gareggiare nei Gran Premi, o sui circuiti d'Europa e di America, oppure nelle gare in salita. I suoi più celebrati piloti furono Nuvolari e Varzi, ineguagliabili nella lotta, anche se con impeto e stile diversi. Ma non da meno si qualificarono Campari, Caracciola, Chiron, Dreyfus, Fagioli, Borzacchini, Brivio, Trossi, Farina, Tadini, Cortese, Pintacuda, Marinoni, Guidotti, Ramponi, Siena, Comotti, Zehender, Carraroli, Severi e molti altri piloti italiani e stranieri, come Lord Howe, Birkin, Lewis, Ivanowski, che portarono alla vittoria le vetture della Casa o della Scuderia Ferrari.
L'Alfa Romeo nel 1933 veniva assorbita finanziariamente nelle Aziende del Gruppo IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale) ed otteneva migliori possibilità di sviluppo industriale, particolarmente nel settore dei motori d'aviazione.
Nelle competizioni internazionali erano intanto comparse le due forti squadre della Mercedes e dell'Auto Union. L'Alfa Romeo, che pure aveva apprestato nuove vetture con sospensioni indipendenti e con motori più potenti, si trovò a dover condurre una sempre più impari lotta con tali avversari. Infatti gli anni dal 1935 al 1937 furono particolarmente difficili per le vetture della Casa milanese per due motivi: 1) le sempre maggiori prestazioni delle vetture di cui erano dotate le due squadre avversarie, avvantaggiate anche dall'aiuto messo a loro disposizione dalle industrie tedesche dei carburanti e dei pneumatici speciali per il conseguimento del primato assoluto; 2) le scarse possibilità presso l'Alfa Romeo di avere a disposizione mezzi produttivi sufficienti per la preparazione delle vetture da corsa progettate, a causa della priorità data alla produzione dei motori d'aviazione in conseguenza della guerra in Etiopia. Nonostante questi impedimenti non era mai mancata la tenacia tra i difensori dei colori di questa compagine, dai progettisti agli sperimentatori, ai valorosi piloti, i quali seppero dimostrare in questa lotta di prestigio nazionale, caparbietà gli uni e audacia e temerarietà gli altri.
Nel 1938 venne costituita l'Alfa Corse che ebbe come scopo di creare un più razionale inquadramento tecnico-sportivo nel settore delle competizioni sotto il controllo della direzione della Casa.
I piloti scelti per la riscossa furono Nuvolari, Farina, Biondetti, Tadini, Sommer, Pintacuda, Marinoni, Severi, Siena, Emilio Villoresi, Aldrighetti. Il piano d'azione aveva previsto la preparazione di diversi modelli nuovi o rinnovati, nello spirito della nuova formula da 3 litri o di quella da 1,5 litri, per affrontare con maggiori possibilità di vittoria la nuova stagione di corse. Ma il risultato veramente valido fu la realizzazione della monoposto Tipo 158, progettata a Modena da Gioacchino Colombo e Alberto Massimino e costruita nella maggior parte dei suoi elementi nell'officina sperimentale della Casa. Essa rialzò le speranze in una decisa ripresa della priorità italiana nelle gare internazionali con le sue affermazioni positive che iniziatesi nel 1938, continuarono per tutto il 1939 sino al Gran Premio di Tripoli del 1940. L'inizio della seconda conflagrazione mondiale arrestò tutti gli ambiziosi programmi formulati dall'Alfa Corse e già in via di sviluppo.
Nel 1945, a conflitto terminato, i bombardamenti subiti dalle incursioni aeree avevano provocato la distruzione di circa la metà degli impianti della Casa milanese. Anche lo stabilimento di Pomigliano d'Arco, costruito nel 1939 per potenziare la produzione di motori per la aviazione, era andato completamente distrutto. Si trattava di provvedere al ripristino delle officine e delle attrezzature, e alla riconversione della produzione, cosicché la ripresa avvenne lentamente. Gli studi dei modelli preparati nel frattempo per le nuove produzioni vennero accantonati; si decise intanto di riprendere la costruzione dei precedenti modelli di vetture e di autoveicoli, in attesa delle nuove esigenze del mercato internazionale.
Il ritorno all'attività agonistica, iniziatosi nel 1946, trovò invece pronta l'Alfa Romeo con le monoposto Tipo 158, scampate durante la guerra ai ripetuti tentativi di requisizione. Dal 1946 al 1948 le vetture della Casa del Portello ripresero a dominare incontrastate sulle piste e sui circuiti d'Europa. I suoi piloti erano Varzi, Wimille, Trossi, Farina (solo nel 1946), Sanesi; manager G.B. Guidotti.
Nel frattempo gli Uffici Progettazione e i Reparti Sperimentali, alle dipendenze del direttore tecnico ingegnere Satta, preparavano elaborazioni più ardite per le competizioni con la 159, nonché i prototipi per i nuovi programmi industriali.
Nel 1950, dopo un anno di astensione dalle corse, le monoposto ulteriormente potenziate parteciparono a undici Gran Premi vincendoli tutti, e i suoi piloti Farina, Fangio e Fagioli ottennero nell'ordine i primi tre posti nella classifica del Campionato mondiale.
Nel 1951 l'Alfa Romeo conquistò nuovamente il Campionato del Mondo per merito di Fangio, aiutato nel gioco di squadra da Farina, Bonetto, Sanesi e De Graffenried. Dopo questo campionato l'Alfa Romeo decise di rinunciare alle corse di formula e di concentrare tutte le sue energie sullo sviluppo della produzione delle vetture di serie, tenendo conto delle preziose esperienze accumulate nelle corse. Altre marche e altri campioni avrebbero continuato le gloriose tradizioni sportive italiane. E' da questo periodo che inizia l'ascesa industriale della Alfa Romeo che la porterà a diventare la seconda fabbrica italiana nella produzione automobilistica. Tuttavia chiunque potrebbe chiedersi, tenendo conto degli indiscutibili pregi della produzione degli anni '30 e dell'intensa attività agonistica che le permetteva di qualificarla, perché si sia tardato tanto a dar corso ad un più intenso programma produttivo; tanto più che le attrezzature d'officina e l'organizzazione della produzione e delle vendite, considerata la situazione d'allora, potevano dirsi efficienti e tali da permettere di aumentare notevolmente senza difficoltà l'immissione sul mercato di quei prodotti così rinomati. Ad impedire un tale sviluppo si può affermare senza tema di smentita che influirono in modo preponderante le direttive impartite per la fornitura dei motori d'aviazione.
Basteranno alcune cifre a mettere in luce i progressi acquisiti nel secondo dopoguerra rispetto al primo pe-

Il reparto torneria dell'ALFA nel 1910.

riodo di attività della Casa, periodo che è stato erroneamente definito di attività artigianale.

Ci sembra invece più esatto definirlo, come era nella maggioranza delle fabbriche di quel tempo, « piccola produzione specializzata » dove la mano d'opera operante era tutta « qualificata » e ciascun prodotto era il risultato di una messa a punto personale, simile ad una opera d'arte. Certo che attualmente un simile metodo sarebbe antieconomico, anche se sempre valido, come è dimostrato dalle realizzazioni dei prototipi di formula. I moderni sistemi di lavorazione « a catena » introdussero nuove tecniche costruttive e di assemblaggio, studiate preventivamente dagli uffici di pianificazione e la Alfa Romeo da tempo si era allineata nell'impiego di questi schemi pur mantenendo per i suoi prodotti le caratteristiche di un tempo.

La produzione dell'Alfa nel 1915 si aggirava sulla media di una vettura al giorno con 150 dipendenti. Dal 1920 al 1950 il personale adibito alla produzione delle sole vetture si è sempre aggirato sulla media dei 1.500 dipendenti. Se si fa eccezione per il periodo 1923-1925 in cui si era riusciti a produrre tre-quattro vetture al giorno con la RL, la produzione dei vari modelli succedutisi in circa trenta anni oscillò sempre sulla media delle due-tre vetture giornaliere.

L'aumento della produzione prevista su basi industriali ebbe inizio dalla 4 cilindri 1900. Presentata per la prima volta al Salone di Parigi del 1950, essa fu la prima vettura costruita dall'Alfa Romeo con la carrozzeria a struttura portante. Prodotta inizialmente nel 1951 sulla base di cinque vetture giornaliere, si passò gradualmente negli anni successivi a quindici-venti vetture nel 1954. Entrata in produzione nel 1955 anche la Giulietta, nel 1956 la produzione dei due modelli passò subito a cinquanta vetture e nel 1960 quando uscì la 2000 in sostituzione della 1900 si arrivò a oltre centoquaranta vetture.

Lo sviluppo delle vendite richiese un incremento della organizzazione commerciale. Le filiali in Italia estesero la rete dei commissionari e all'estero vennero costituite Società collegate con la Casa per aumentare le zone d'influenza su quei mercati molto promettenti. Vennero anche costituite officine di montaggio della Giulietta in diversi Paesi.

Gli ottimi risultati commerciali conseguiti in Italia e sul mercato internazionale portarono la direzione della Casa a decidere la costruzione di un nuovo stabilimento ad Arese, alle porte di Milano.

Venne inoltre deciso di concentrare presso lo stabilimento di Pomigliano d'Arco le produzioni dei veicoli e motori industriali e di attivare maggiormente il reparto aeronautico, allo scopo di ottenere un'espansione industriale nel Mezzogiorno. Lo stabilimento di Arese dispone di una superficie di circa 2 milioni di m² con un'area coperta a fine 1968 di oltre 700.000 m². Quando anche il personale delle officine del Portello verrà completamente trasferito ad Arese, vi lavoreranno oltre 14.000 dipendenti.

L'intensificato processo di meccanizzazione e di razionalizzazione degli impianti non soltanto permise di mantenere alla produzione le sue tradizionali caratteristiche qualitative che la distinguono, ma le ha migliorate in rapporto al progredire dei metodi più moderni della tecnologia e dell'automazione.

La produzione delle vetture Alfa Romeo che nel 1953 era di 5.413 unità, nel 1956 salì a 11.712 vetture, nel 1961 a 35.521 e nel 1968 raggiunse le 97.220 unità.

Dalle statistiche si rileva che nel 1951 su 1.000 vetture circolanti in Italia soltanto 7 portano il marchio Alfa Romeo, mentre nel 1956 sono 22, alla fine del 1958 sono 35 e nel 1968 sono 47. Risulta infatti che nel 1968, su un totale di 8,68 milioni di vetture circolanti in Italia, delle quali una notevole preponderanza ha una cilindrata inferiore ai 1.250 cm³, le Alfa Romeo circolanti sono oltre 400.000 e la loro cilindrata rientra nella fascia delle vetture da 1.300 a 1.750 cm³.

Anche i mercati esteri assorbono una notevole parte della produzione, specie dopo l'uscita della Giulia e successivamente della 1750 nelle sue diverse versioni.

Questa espansione all'estero continua tuttora con lusinghiero successo.

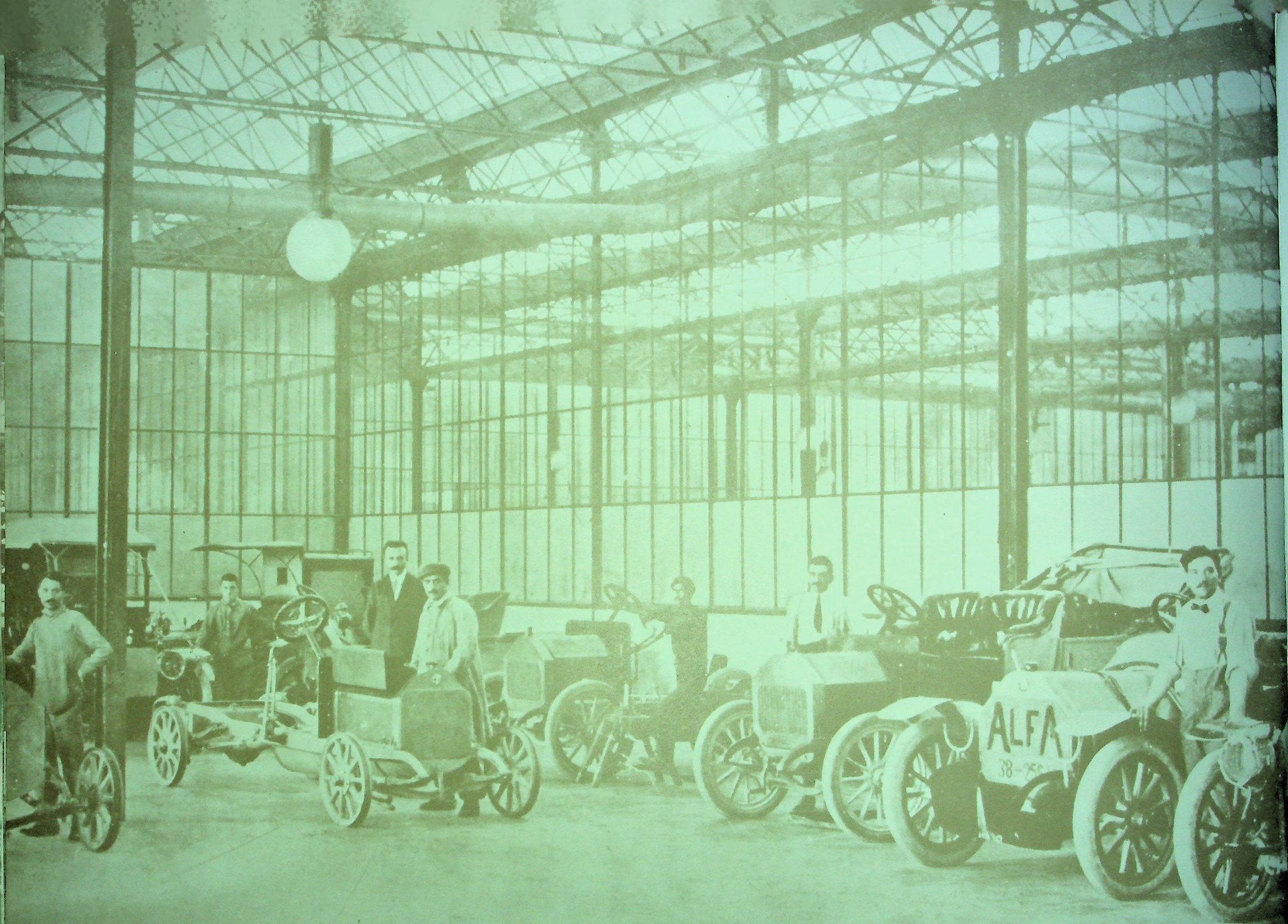
E' del luglio 1964 l'inizio della utilizzazione di una pista sperimentale appositamente costruita a Balocco, presso Vercelli, come banco di prova dei nuovi prodotti che la Casa prepara per l'immissione nel mercato.

Lo sviluppo dell'Alfa Romeo in questi ultimi anni, sotto la guida del suo presidente dottore Giuseppe Luraghi, procede con vigoroso impulso, come è già stato accennato per la costruzione della nuova fabbrica di Arese e per l'ampliamento di quella di Pomigliano d'Arco. Una vasta eco di consensi ha suscitato nel 1968 in Italia l'iniziativa della costituzione dell'Alfa Sud dove si intende costruire una vettura popolare in mille esemplari giornalieri. Gli automobilisti italiani e stranieri avranno così la possibilità di possedere una vettura di cilindrata ridotta che porti il nome dell'Alfa.

Inoltre la « Fabrica Nacional de Motores » in Brasile, che già dal 1950 produce autoveicoli su licenza della Casa milanese e che dal 1961 ha iniziato con successo la produzione della berlina 2000, diventerà un nuovo centro di attività per la diffusione dei prodotti dell'Alfa Romeo nell'America latina essendo stata recentemente assorbita dalla Casa milanese.

L'Alfa Romeo dal 1951 è rimasta ufficialmente assente sia dalle corse di formula che da quelle delle categorie Gran Turismo e Turismo. Tuttavia per tener vivo il prestigio della sua marca essa ha sempre sostenuto con la propria assistenza le corse dei clienti, fornendo loro facilitazioni varie e assegnando premi. Questi clienti che, oggi come nel passato, con le loro Giulia GTA 1600 e 1300 sanno affermarsi in competizioni di primissimo piano conquistando campionati di classe e assoluti, tanto in Europa che Oltremare, dimostrano la validità delle doti sportive delle vetture della Casa milanese.

Se con tutto ciò l'Alfa Romeo si mantiene assente ufficialmente dalle gare, non si può tacere l'attiva collaborazione che dal 1965 essa dà alla sua Consociata « Autodelta », la quale svolge con successo un intenso programma sportivo razionalmente studiato, rivolto al conseguimento di vittorie soprattutto in gare di durata con vetture Turismo, Gran Turismo e Sport Prototipo come la "33", che nel 1968 ha ottenuto clamorose affermazioni.

Questi risultati se esaltano la produzione di serie, mirano anche al conseguimento di affermazioni che permettono di sperare in un possibile ritorno della Casa milanese alle competizioni di formula. A questo ritorno tanto valido quanto auspicato, nel ricordo delle vittorie degli anni '30 e '40, tendono tutti gli sportivi appassionati con i fedelissimi dell'Alfa.

Il reparto collaudo vetture dell'ALFA nel 1910.

Le vetture

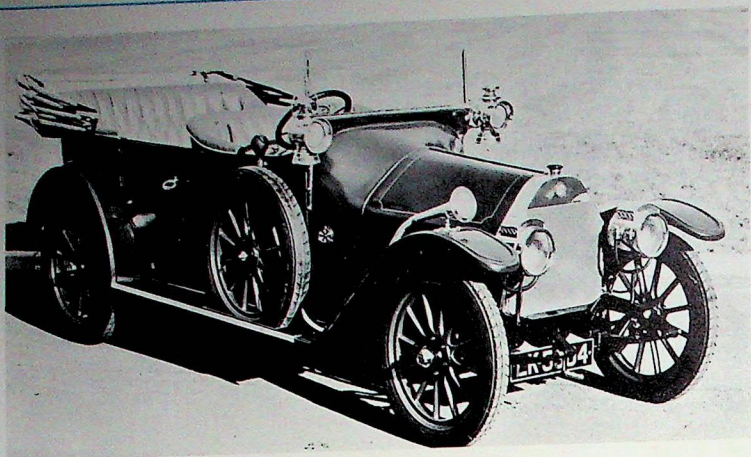
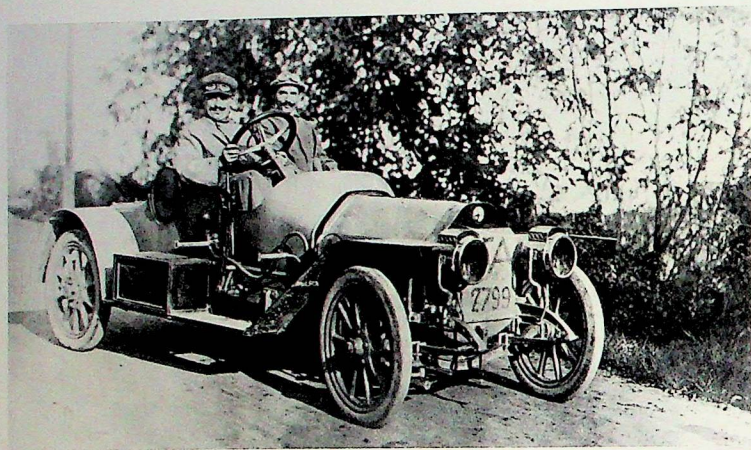
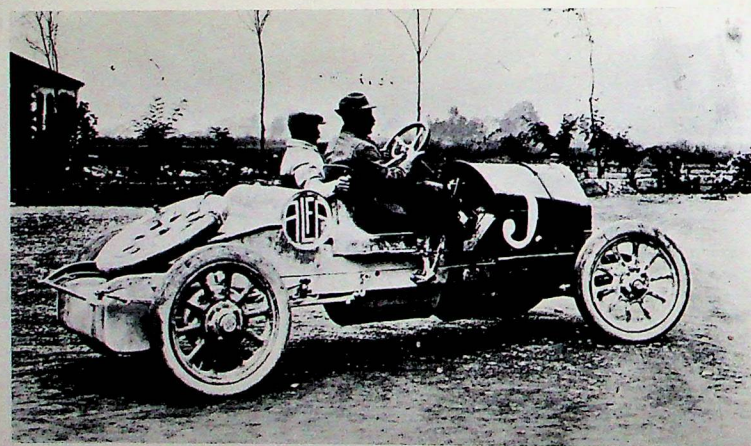
Origine ed evoluzione

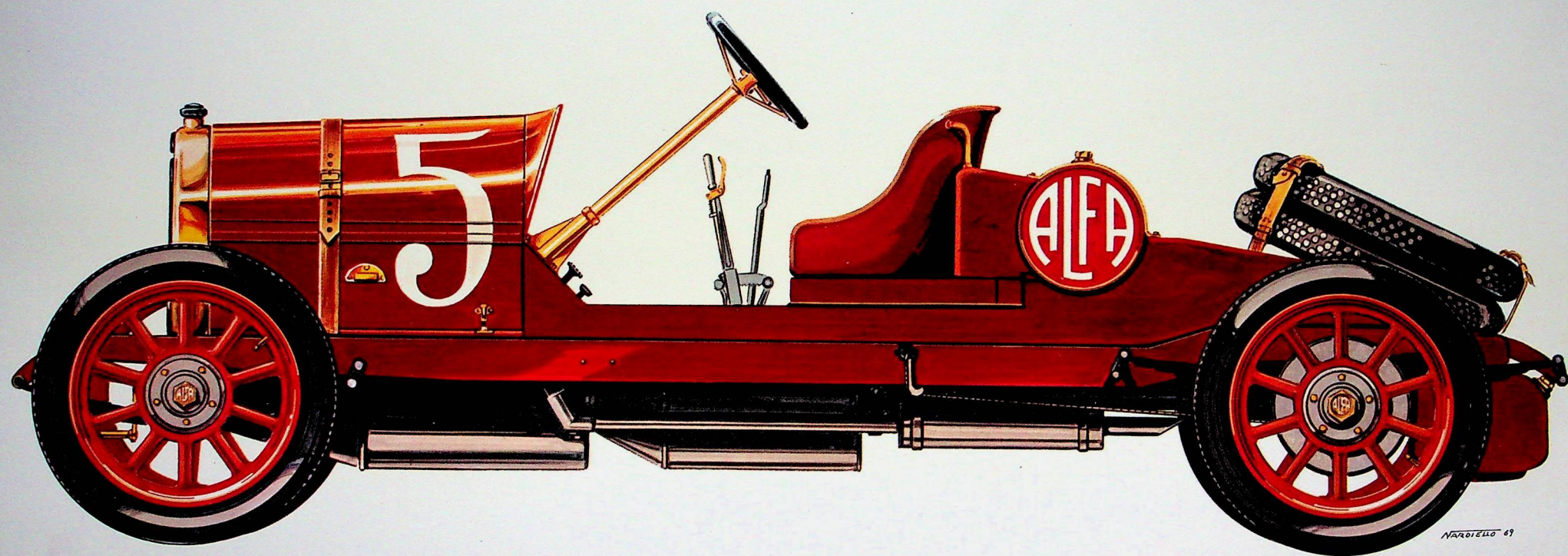
Il primo modello costruito dall'Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, ALFA, fu il 24 HP con motore monoblocco a quattro cilindri.
Esso venne progettato dal geometra Giuseppe Merosi, che ne iniziò lo studio nell'autunno del 1909.
Nell'officina in Strada al Portello n. 95, ora Via Marco Ulpio Traiano n. 35, l'ALFA succeduta alla Darracq dal gennaio 1910 con personale interamente italiano, provvide nel breve giro di sei mesi alla costruzione e al montaggio dei primi autotelai. Infatti nell'estate del 1910 i primi prototipi erano sulle strade italiane per effettuare severe prove prima di iniziare la costruzione in serie.
All'uscita delle prime vetture sul mercato, la 24 HP incontrò subito il favore degli acquirenti italiani e stranieri che la preferivano per la eccellente ripresa del motore, per le sue brillanti prestazioni e per il comfort complessivo di guida.
La produzione del modello 24 HP continuò pressoché invariata sino al 1913 periodo in cui furono costruiti oltre 200 autotelai. Alcune di queste vetture vennero appositamente preparate per uso coloniale.
Con le prime 100 vetture del 1914 venne aumentata la potenza del motore. Nel frattempo venne anche sostituita la distribuzione ad ingranaggi con quella a catena silenziosa, variando la denominazione nel Tipo 20-30 HP. Nel 1915, all'inizio della prima guerra mondiale, l'Alfa intraprese la fornitura di questo modello come automezzo per l'Esercito italiano, ma dopo breve tempo, sotto la nuova direzione dell'ingegnere Nicola Romeo, la fabbrica venne destinata ad altro genere di produzione bellica, per cui un centinaio di parti e gruppi delle 380 vetture programmate in quell'anno si dovettero accantonare. Fu solo nel 1920 che questi autotelai si poterono montare. Da allora sullo stemma del radiatore comparve la nuova scritta: ALFA ROMEO MILANO.
Una vettura torpedo Alfa 24 HP del 1910 è conservata nel Museo della Casa ad Arese. Un'altra torpedo 20-30 HP esiste in Australia; entrambe sono tuttora marcianti.

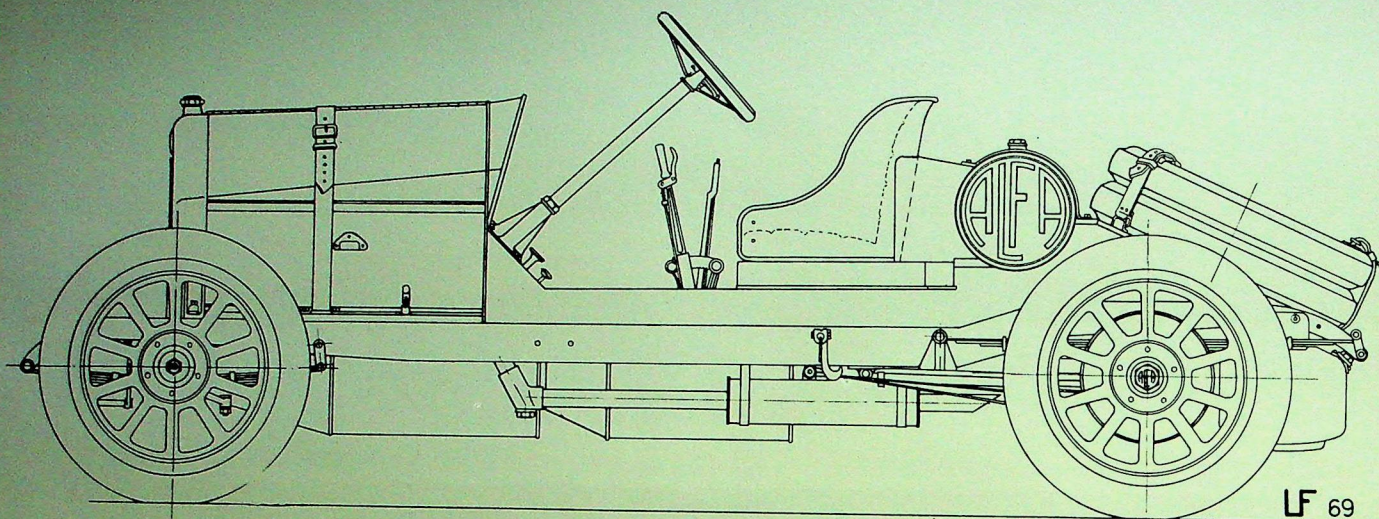
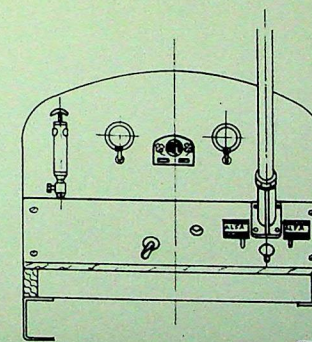
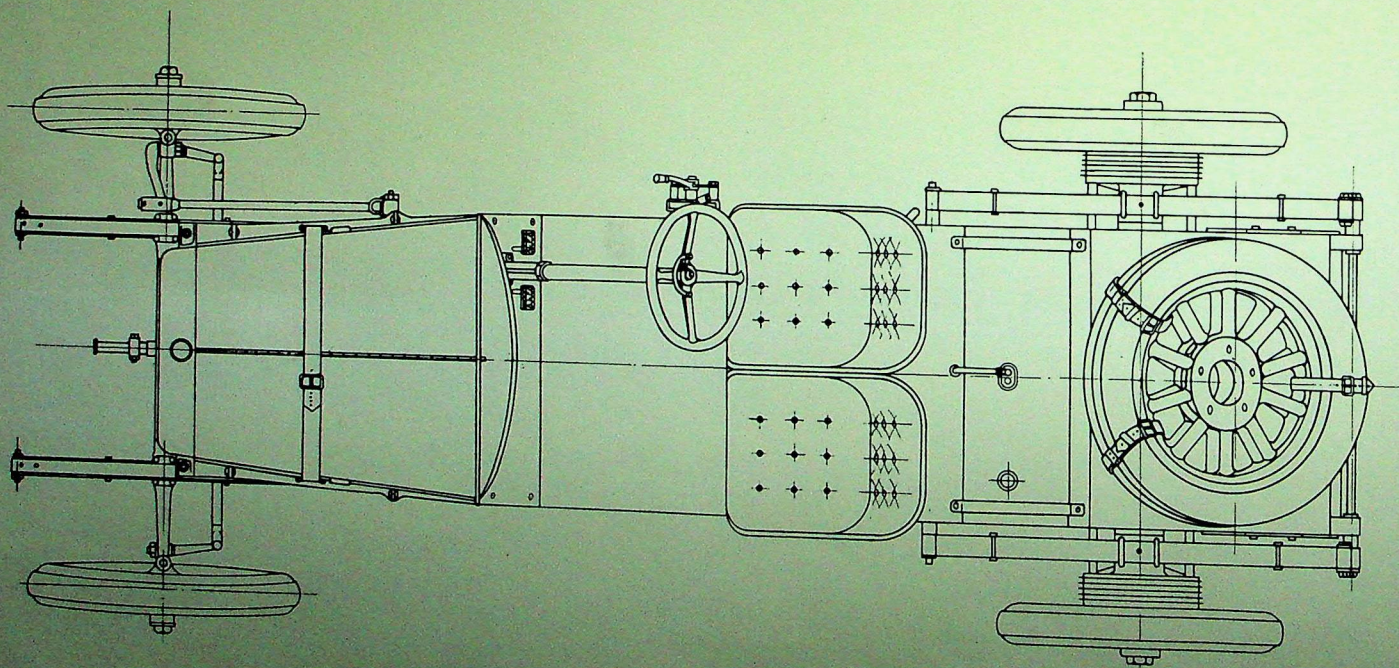
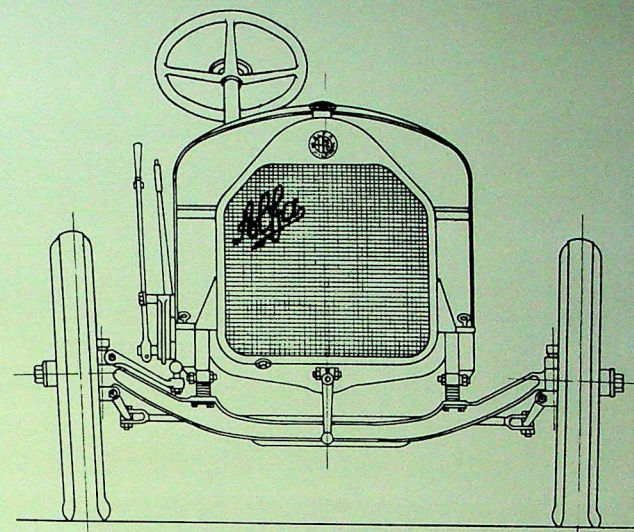
Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 4 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 100 x 130; cilindrata cm^3 4.084; rapporto di compressione 4,15; potenza max CV 42 a 2.200 g/min (1910-'11); CV 45 a 2.400 g/min (1912-'13); CV 49 a 2.400 g/min (1914-'20); monoblocco in ghisa; camera di scoppio con 2 valvole laterali, azionate da un albero a camme situato nel basamento e comandate a mezzo punterie; comando distribuzione a ingranaggi e dal 1914 a catena; basamento e coppa in lega leggera; 3 supporti dell'albero motore; alimentazione con 1 carburatore verticale; accensione con magnete ad alta tensione e candele situate sopra le valvole di aspirazione; lubrificazione a pressione con pompa a ingranaggi; raffreddamento ad acqua, con pompa e ventilatore comandato mediante cinghia.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a dischi multipli, a secco; cambio collegato al motore mediante giunto; 4 marce avanti e RM; rapporti del cambio: I 3,5, II 2,42, III 1,6, IV 1, RM 4,5; comando a leva laterale; ponte posteriore tipo rigido con scatola in lamiera; rapporto al ponte 15/49.
Autotelaio: lungheroni e traverse in lamiera stampata a C; sospensioni a balestre semiellittiche, anteriori e posteriori; assale anteriore stampato con sezione a I; sterzo a barra longitudinale e trasversale; guida a destra con comando a vite e ruota elicoidale; freni a tamburo sulle ruote posteriori, con comando a pedale e a mano; ruote a razze in legno e a richiesta in acciaio tipo Sankey, per pneumatici a tallone, mm 820 x 120.
Carrozzeria: spider a 2 posti con 2 ruote di scorta posteriori fissate con cinghie all'autotelaio.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 3.200 (normale); mm 2.900 (corsa); carreggiata anteriore e posteriore mm 1.350 e dal 1914 mm 1.450; peso della vettura a secco, carrozzata torpedo 4 posti, kg 1.000; capacità del serbatoio carburante, posteriore, litri 70; capacità olio nella coppa, litri 9; velocità max km/h 100 (1910-'11); km/h 105 (1912-'13); km/h 115 (1914-'20).

Competizioni e successi

Il modello 24 HP effettuò il suo debutto alla 6. Targa Florio nel maggio 1911, a meno di un anno dalle prime prove del prototipo. Due vetture 24 HP furono iscritte: quella dell'allora capo collaudo dell'Alfa Nino Franchini e quella del cliente sportivo Ronzoni. Il percorso della gara di 450 km su 3 giri del Circuito delle Madonie era tra i più impegnativi. Malgrado la pioggia che rendeva la strada viscida e pericolosa per il fango l'Alfa di Franchini dopo il primo giro era seconda a meno di 5' da Cortese su Lancia; alla fine del secondo giro Franchini era primo assoluto in 6 ore e 12' con un vantaggio di 6' su Ceirano con la Scat, ma a Caltavuturo, Franchini, quando era ormai vicino al traguardo, forse accecato da uno spruzzo di fango, urtò in una curva danneggiando la ruota anteriore e fu obbligato al ritiro.
Anche alla 7. Targa Florio del 1912, che ebbe luogo sull'intero Giro di Sicilia, partecipò l'Alfa 24 HP del cliente Baldoni, ma con poco successo, forse per la scarsa preparazione del pilota in una gara così lunga e impegnativa.
Dopo un periodo di letargo sportivo italiano, il 28 settembre 1913, in occasione delle feste in onore di Giuseppe Verdi, la Pro Parma organizzò la 1. corsa automobilistica in salita Parma-Poggio di Berceto alla quale aderirono numerosi concorrenti. Mentre nella categoria superiore ai 6 litri si affermavano le 40-60 HP di Franchini primo e Campari secondo, nella categoria oltre i 4 litri si classificavano al quinto e settimo posto le 24 HP di Stracca e Merosi. Nella 2. Parma-Berceto del 1914, mentre Campari era secondo assoluto nella classifica generale con la 40-60 HP, Franchini su Alfa 20-30 HP, che aspirava alla vittoria di classe, fu costretto ad un forzato arresto per non investire un motociclista e si classificò terzo di categoria.
Dopo la sosta forzata dovuta al primo conflitto mondiale, Antonio Ascari, che nel frattempo era diventato agente esclusivo di vendita per la Lombardia delle vetture Alfa Romeo, propose diverse migliorie all'autotelaio 20-30 HP facendone risultare un modello veramente moderno per quei tempi che assunse la nuova denominazione 20-30 ES (Sport).

Una torpedo Alfa 24 HP del 1910.

Uno spider Alfa 24 HP del 1911.

Vettura Alfa 24 HP da corsa preparata per la 1. Parma-Poggio di Berceto del 1913.

L'Alfa 20-30 HP del comando dell'Esercito italiano partecipante alla battaglia del Montello nel giugno-ottobre 1918.

Alfa 24 HP da corsa – 1911

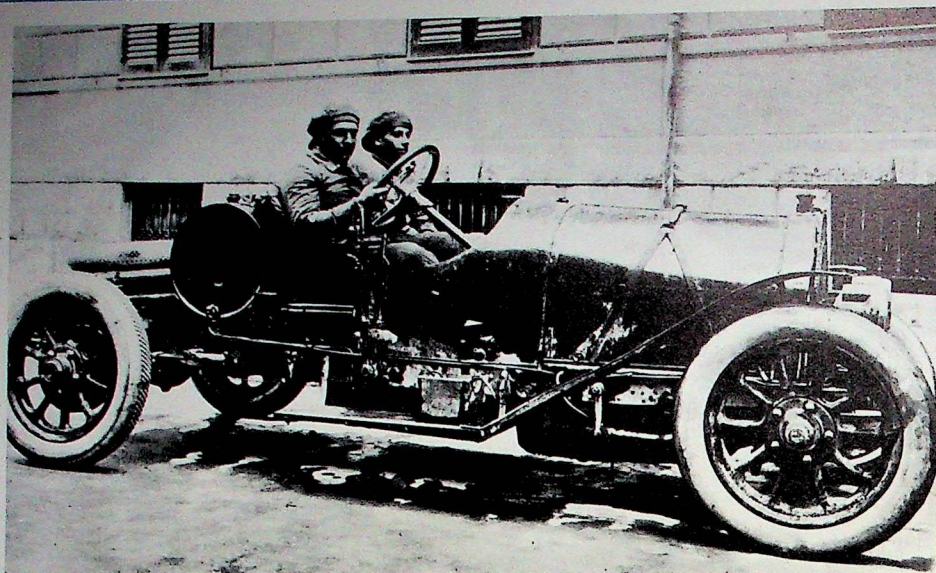
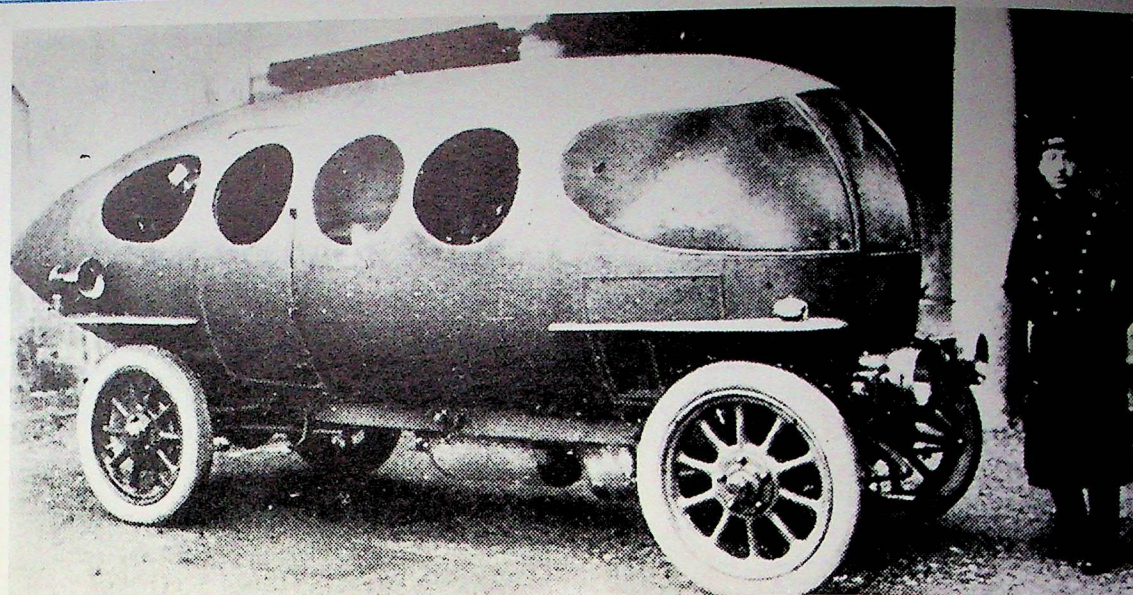
Spider ALFA 24 HP da corsa

Origine ed evoluzione

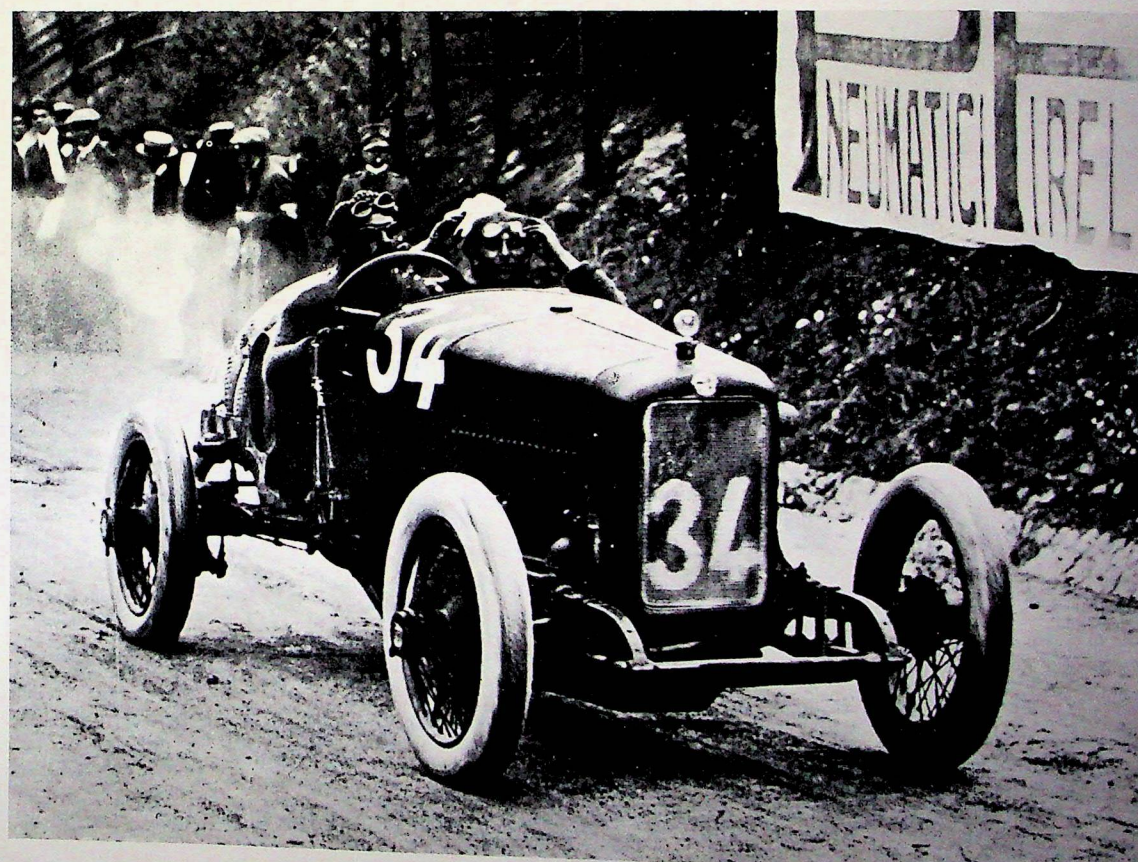
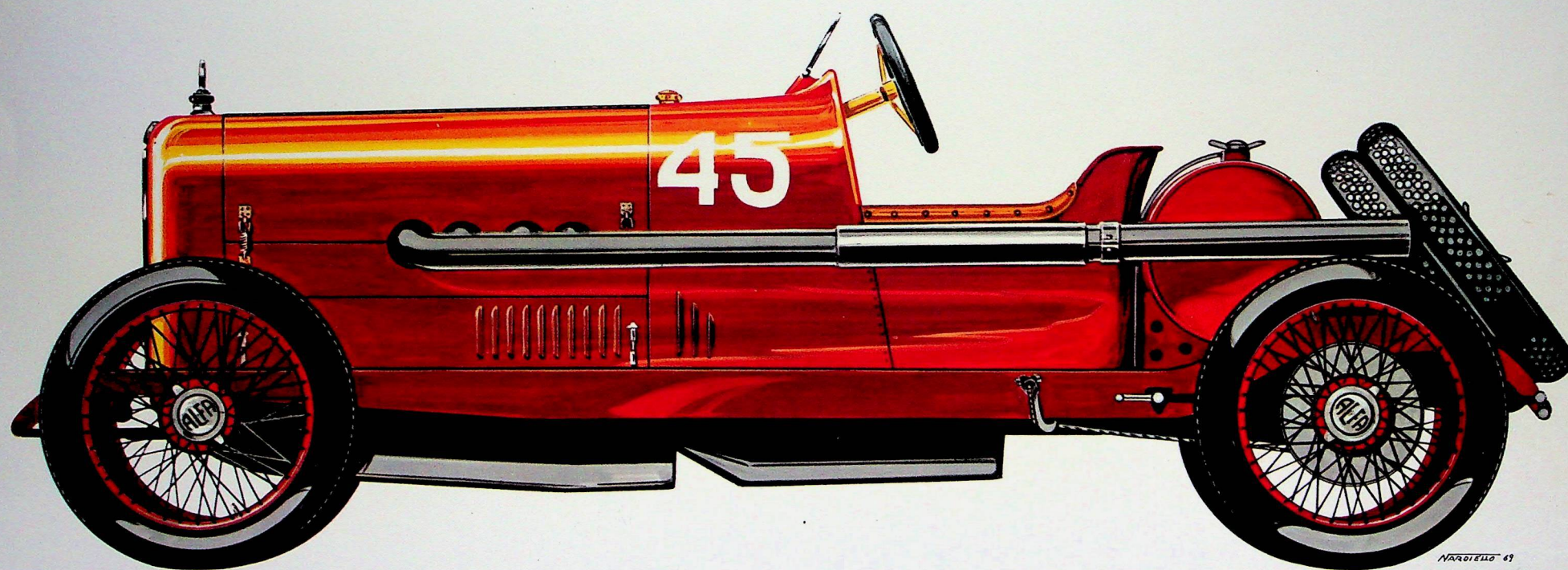
Lo studio del modello 40-60 HP venne iniziato verso la fine del 1912; con questa vettura, dopo la 24 e la 15 HP, si intendeva completare la gamma dei modelli Alfa. Questo modello venne dotato di prestazioni spiccatamente sportive secondo le richieste avanzate da un ristretto gruppo di clienti già disposti ad acquistarlo. Il suo motore biblocco a quattro cilindri, di oltre 6 litri di cilindrata, aveva le valvole in testa comandate, per mezzo di bilancieri, da 2 alberi a camme posti nel basamento. Questa soluzione permise di migliorare sia il rendimento che i consumi rispetto al sistema con le valvole laterali. Infatti nel febbraio del 1913 i primi due motori erano già sul banco prova e dopo la necessaria messa a punto, dimostrarono l'efficienza della nuova soluzione facendo rilevare un buon rendimento volumetrico con dei consumi specifici di carburante alquanto ridotti. Per le gare venne variata la regolazione del carburatore ottenendo un incremento di potenza e una più scattante ripresa. Per questo autotelaio vennero utilizzate molte parti del modello 24 HP. Le prove su strada furono positive: con un baquet 2 posti vennero superati i 120 km/h con un largo margine di sicurezza. Di questo modello tra il 1913 e il 1914 vennero costruiti 27 autotelai, compresi i due prototipi utilizzati dalla Casa per la partecipazione alle corse di Franchini, capo collaudo, e di Campari, allora collaudatore della Casa milanese.
Dopo la parentesi della guerra, nel 1919 venne ulteriormente migliorata la potenza del motore aumentando il rapporto di compressione e applicando 2 carburatori verticali invece di 1; anche l'autotelaio subì notevoli miglioramenti. Vennero inoltre applicate le ruote a raggi, invece di quelle a razze in acciaio, e una coppia di ammortizzatori a bandella sull'assale anteriore.
La tubazione di scarico venne costruita con l'uscita diretta dai cilindri. Anche la forma del radiatore subì diverse evoluzioni; da quello classico dell'epoca, in ottone a fascia spigolata del 1913, a quello del 1914 con fascia raccordata, al radiatore del 1920 con calandra che definiva la linea della carrozzeria spider a 2 posti.
Nel 1914 uno dei 25 autotelai costruiti venne acquistato dal conte Ricotti che, con l'assistenza dei tecnici della Casa, fece realizzare da Ercole Castagna una speciale carrozzeria a forma di siluro che raggiunse su strada la velocità di 139 km/h. Questa vettura viene citata nei testi come la prima carrozzeria costruita nel mondo a forma aerodinamica.

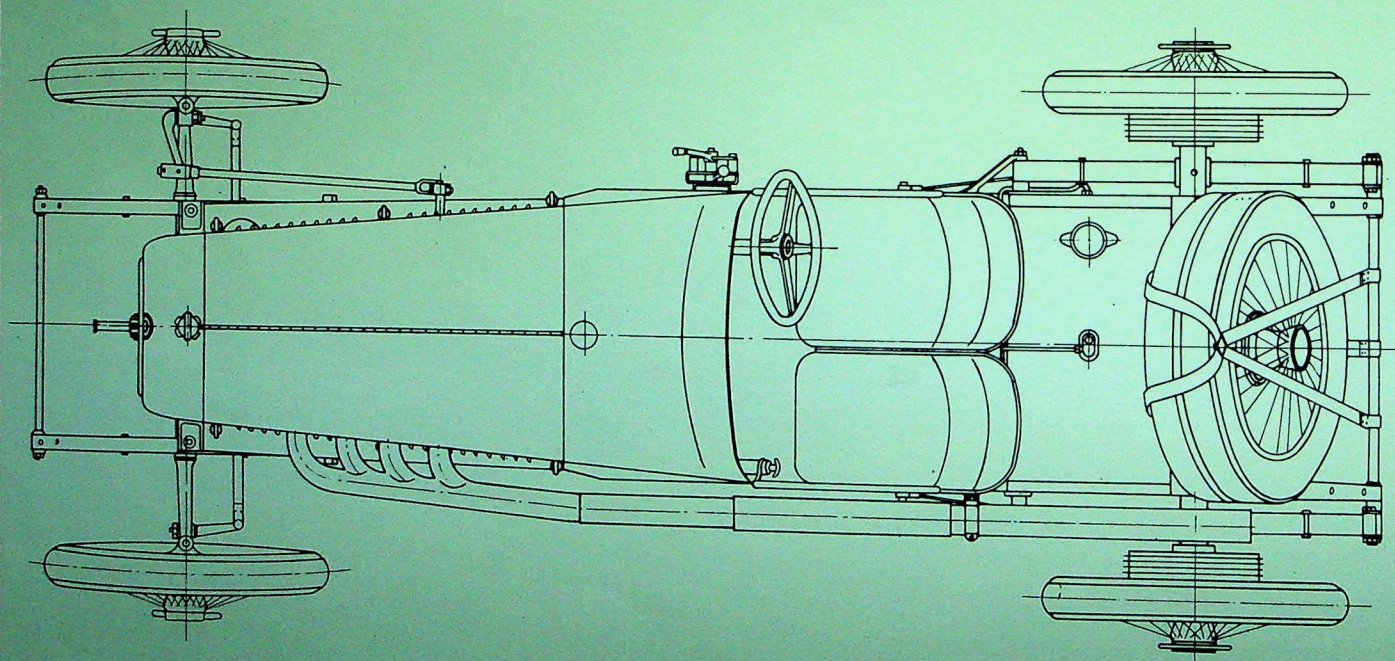
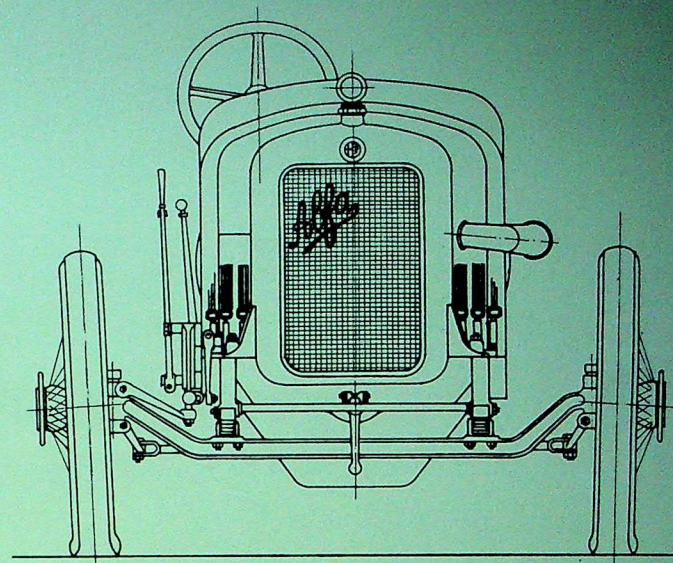
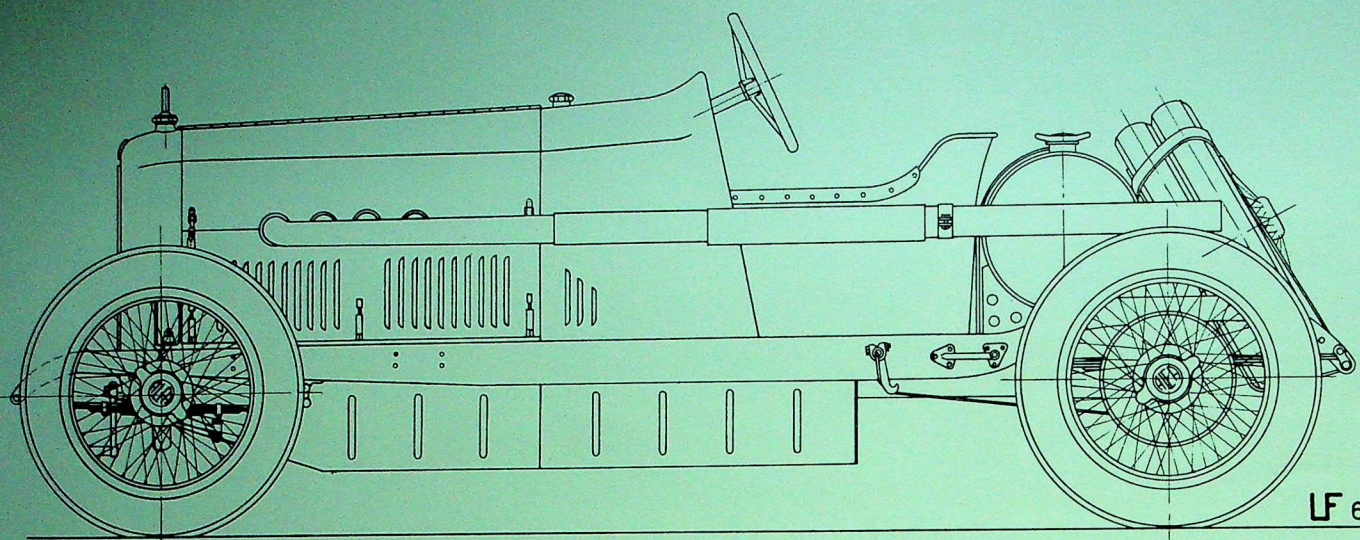
Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 4 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 110 x 160; cilindrata cm³ 6.082; rapporto di compressione 4,35 (normale); 5,5 (corsa); potenza max CV 70 a 2.200 g/min (normale); CV 73 a 2.200 g/min (corse 1913-'14); CV 82 a 2.400 g/min (corse 1920-'22); biblocco in ghisa; camera di scoppio emisferica; 2 valvole per cilindro in testa, diritte, azionate da 2 alberi a camme situati lateralmente nel basamento e comandate a mezzo punterie da aste e bilancieri; comando distribuzione a ingranaggi; basamento e coppa in lega leggera; 3 supporti dell'albero motore; alimentazione con 1 carburatore verticale (normale); con 2 carburatori verticali (corsa); accensione con magnete ad alta tensione e candele situate lateralmente, lato carburatori; lubrificazione a pressione con pompa a ingranaggi; raffreddamento ad acqua, con pompa e ventilatore comandato mediante cinghia; radiatore a nido d'api; tubo di scarico diretto.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a dischi multipli, a secco; cambio collegato al motore mediante giunto; 4 marce avanti e RM; rapporti del cambio: I 3,5, II 2,42, III 1,6, IV 1, RM 4,5; comando a leva laterale; ponte posteriore tipo rigido con scatola in lamiera; rapporto al ponte 17/49 (normale); 18/49 (corsa).
Autotelaio: longheroni e traverse in lamiera stampata a C; sospensioni a balestre semiellittiche, anteriori e posteriori; assale anteriore stampato con sezione a I; sterzo a barra longitudinale e trasversale; guida a destra con comando a vite e ruota elicoidale; freni a tamburo sulle ruote posteriori, con comando a pedale e a mano; ruote a razze in acciaio, tipo Sankey, per pneumatici a tallone da 820 x 120 (normale); ruote a raggi da 880 x 135 (corsa) 1919-1922.
Carrozzeria: spider a 2 posti con 2 ruote di scorta posteriori fissate con cinghie all'autotelaio.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 3.200; carreggiata anteriore e posteriore mm 1.450; peso della vettura a secco kg 1.250 (torpedo 4 posti); kg 1.100 (spider corsa); capacità del serbatoio carburante, posteriore, litri 70 (torpedo); litri 120 (spider corsa); capacità olio nella coppa, litri 11,5; velocità max km/h 125 (torpedo); km/h 150 (spider corsa).

Competizioni e successi

L'annuncio della preparazione di questo modello presso l'Alfa contribuì a suscitare un benefico fermento tra gli appassionati di motoristica creando la atmosfera per la ripresa dello sport dell'automobile in Italia. Infatti, in occasione delle celebrazioni del centenario della nascita di Giuseppe Verdi, venne organizzata dalla Pro Parma la 1. corsa automobilistica in salita Parma-Poggio di Berceto effettuatasi nel settembre del 1913. La 40-60 HP partecipò per la prima volta a questa gara con Franchini e Campari che conquistarono il primo e secondo posto nella categoria oltre 6.000 cm³. Alla 9. Targa Florio svoltasi sul percorso del Giro di Sicilia il 24-25 maggio 1914, Franchini, Campari e Fracassi non ebbero successo. Franchini e Campari si rifecero nella 4. Coppa Florio sul Circuito delle Madonie il 31 maggio classificandosi terzo e quarto assoluti. Poche settimane più tardi, il 24 giugno 1914, Campari sempre su 40-60 HP ottenne il secondo posto assoluto nella 2. corsa in salita Parma-Berceto.
Alla ripresa del dopoguerra venne organizzata nell'ottobre 1919 la 3. Parma-Berceto. Delle tre 40-60 HP partecipanti nessuna giunse al traguardo; si classificò invece terzo assoluto Franchini sulla Grand Prix 1914. Uguale sorte toccò ai piloti partecipanti alla 10. Targa Florio svoltasi nel novembre 1919. Fu alla 4. Parma-Berceto del maggio 1920 che Campari colse il successo sulla poderosa 40-60 HP e lo confermò il 13 giugno 1920 vincendo anche il 1. Circuito del Mugello. Il 20 giugno successivo Campari fu terzo assoluto alla 1. Coppa della Consuma, mentre Enzo Ferrari conquistò il secondo posto assoluto alla 11. Targa Florio svoltasi il 24 ottobre 1920; il 14 novembre successivo Ferrari vinse la categoria macchine di serie al Chilometro lanciato di Gallarate. Nel 1921 Campari fu secondo assoluto alla 5. Parma-Berceto, terzo assoluto alla 12. Targa Florio, primo assoluto al Mugello, mentre Ferrari fu quarto di categoria nel Chilometro lanciato di Brescia a 147,540 di media.
Nel 1922 Campari partecipò alla 13. Targa Florio con la 40-60 e si classificò terzo nella classe vetture da corsa, ma la robusta vettura denotava ormai la fatica dei suoi organi meccanici. Infatti al 3. Circuito del Mugello Campari si doveva ritirare per rottura di un supporto valvola. Il GP d'Autunno a Monza del 22 ottobre 1922 fu l'ultima corsa della 40-60 HP: Campari dopo aver compiuto il giro più veloce a 141,605 di media fu costretto al ritiro per la rottura di un bilanciere.

L'Alfa 40-60 HP di Campari alla 9. Targa Florio svoltasi in due tappe il 24 e 25 maggio 1914.

La 40-60 HP carrozzata da Castagna, nel 1914, per il conte Ricotti. Ha percorso il Chilometro lanciato alla media di 139 km/h.

L'Alfa 40-60 HP del 1915, del signor Conter, alla partenza della 3. Parma-Berceto, svoltasi il 5 ottobre 1919.

La 40-60 HP di Campari con a fianco il meccanico Fugazza alla 12. Targa Florio, svoltasi il 29 maggio 1921.

Alfa 40-60 HP – 1921

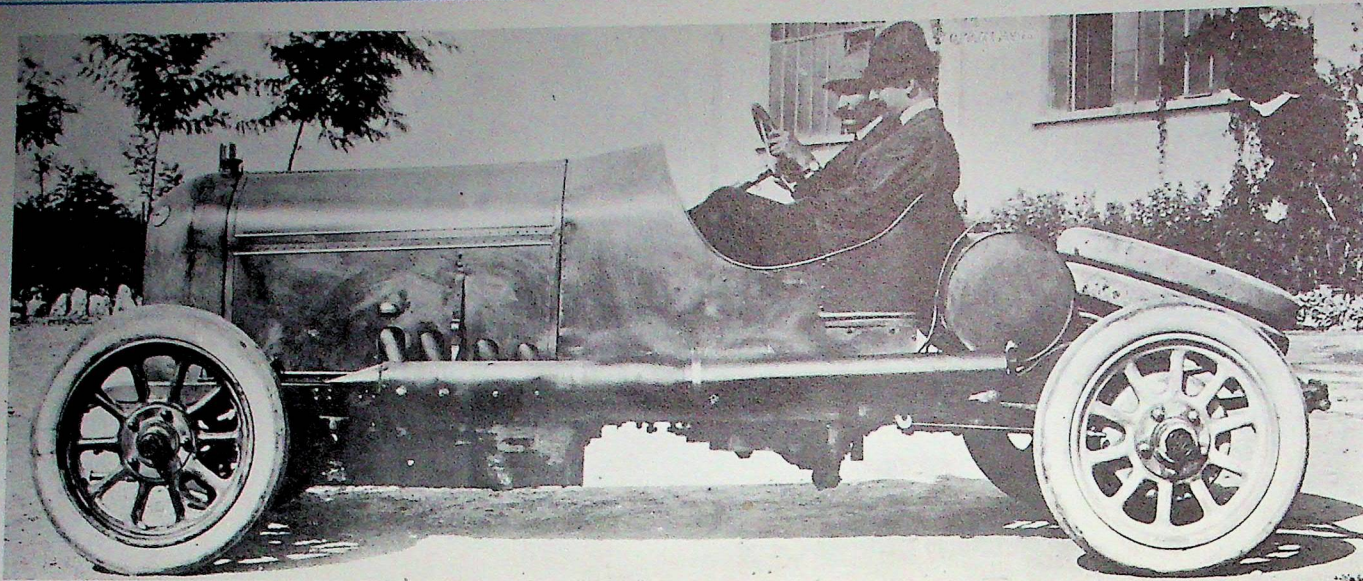
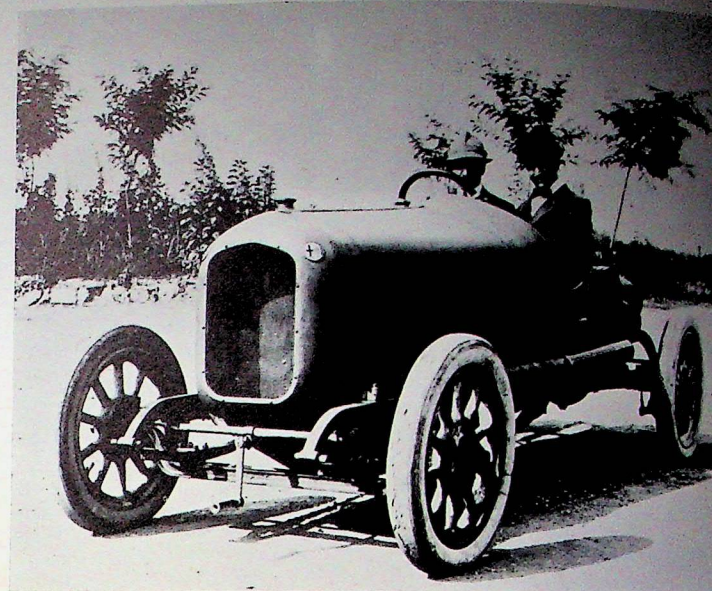
Spider ALFA 40-60 HP da corsa

Origine ed evoluzione

L'Alfa si era impegnata ad approntare per il 1914 un modello Grand Prix per partecipare alle corse internazionali secondo la nuova formula che stabiliva la cilindrata massima di 4.500 cm³ e il peso minimo di 1.100 kg. La Casa milanese intendeva cimentarsi in queste gare per rendere popolare il nome Alfa e per affermare sempre più i suoi prodotti.
Lo studio del motore venne iniziato nell'ottobre del 1913. Esso compendiava diverse soluzioni tecniche d'avanguardia: dai 2 alberi a camme in testa, alle doppie valvole di aspirazione e scarico che comportavano una camera di scoppio a forma di tetto, all'adozione della doppia accensione. Il cilindro era un monoblocco in ghisa e il basamento e la coppa dell'olio erano in electron. Il comando distribuzione era misto, cioè ad ingranaggi, con una catena per il collegamento degli alberi a camme. Due carburatori verticali alimentavano il motore. Nel febbraio del 1914 il motore era sul banco prova. L'autotelaio venne studiato appositamente, ma diversi gruppi erano identici a quelli dell'autotelaio 40-60 HP. La carrozzeria era del classico tipo spider corsa a 2 posti con serbatoio dietro i sedili, con 2 ruote di scorta fissate posteriormente. Il tubo di scarico era esterno.
La Grand Prix costruita in esemplare unico come prototipo, fece la sua prima uscita su strada ai primi di maggio del 1914 e a fine luglio essa era a punto per le gare. Sfortunatamente nell'agosto dello stesso anno ebbe inizio il primo conflitto mondiale che arrestò ogni attività agonistica. Per salvarla da possibili distruzioni questa vettura venne custodita presso una piccola fabbrica di prodotti farmaceutici di Milano.
Alla ripresa dell'attività agonistica venne revisionata e migliorata e partecipò nel 1919 e 1920 a diverse gare ottenendo soddisfacenti risultati. Per la stagione di corse del 1921 si provvide a rifare il blocco cilindri per migliorare il sistema di comando delle valvole; si ottenne anche un notevole incremento della potenza. Nelle gare a cui partecipò nel 1921 ottenne vittorie di categoria.
Questa vettura non poté partecipare alle gare del 1922 perché alla ripresa dell'attività agonistica sia il basamento che la coppa dell'olio, costruiti in electron, vennero trovati completamente disgregati per effetto della corrosione atmosferica.

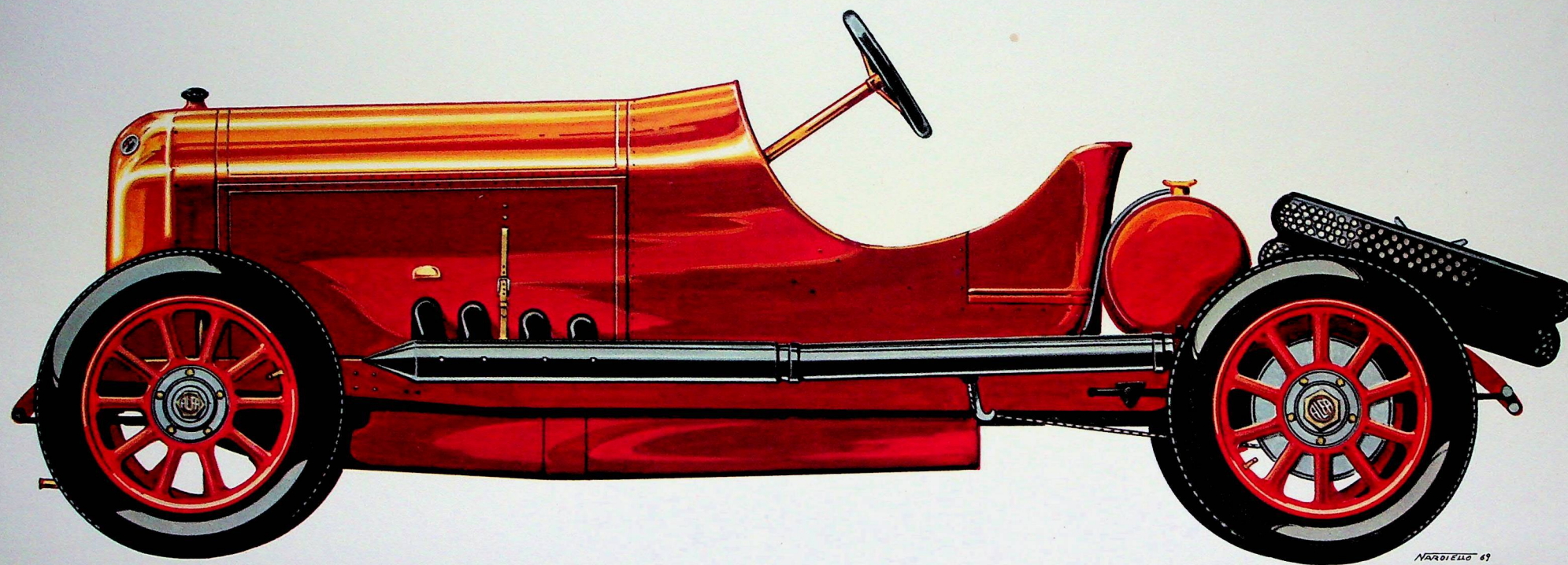
Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 4 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 100 x 143; cilindrata cm³ 4.490; rapporto di compressione 5,55; potenza max CV 88 a 2.950 g/min (1914-'20); CV 102 a 3.000 g/min (1921); monoblocco in ghisa; camera di scoppio a tetto; 4 valvole per cilindro, in testa, azionate da 2 alberi a camme mediante punterie (1914-'20); mediante piattelli (1921); comando distribuzione a ingranaggi, con una catena per il trascinamento degli alberi a camme; basamento e coppa in electron; 3 supporti dell'albero motore; alimentazione con 2 carburatori verticali; accensione con magnete ad alta tensione e 2 candele per cilindro situate al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con 1 pompa di mandata e 1 di ricupero; raffreddamento ad acqua con pompa, senza ventilatore; radiatore con calandra sulla quale erano fissati lateralmente due stemmi.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a dischi multipli, a secco; cambio collegato al motore mediante giunto; 4 marce avanti e RM; rapporti del cambio: I 3,5, II 2,42, III 1,6, IV 1, RM 4,5; comando a leva laterale; ponte posteriore tipo rigido con scatola in lamiera; rapporto al ponte 15/49.
Autotelaio: lungheroni e traverse in lamiera stampata a C; sospensioni a balestre semiellittiche, anteriori e posteriori; assale anteriore stampato con sezione a I; sterzo a barra longitudinale e trasversale; guida a destra con comando a vite e ruota elicoidale; freni a tamburo sulle ruote posteriori, con comando a pedale e a mano; ruote a razze in acciaio, tipo Sankey, e pneumatici a tallone, mm 820 x 120 (1914); ruote a raggi e pneumatici 880 x 120 (1920).
Carrozzeria: spider a 2 posti con 2 ruote di scorta fissate posteriormente sull'autotelaio.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 3.000; carreggiata anteriore e posteriore mm 1.450; peso della vettura a secco kg 1.050; capacità del serbatoio carburante, posteriore, litri 120; capacità serbatoio olio, laterale al motore, litri 14; velocità max km/h 150.

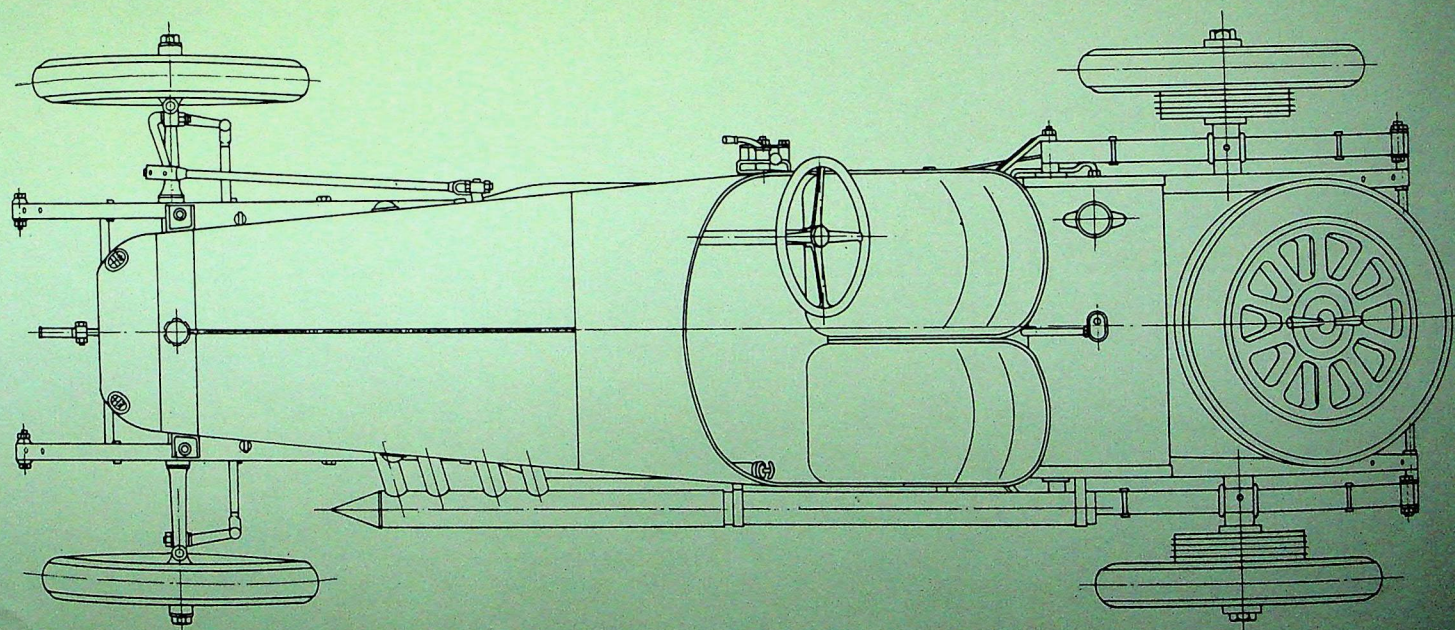
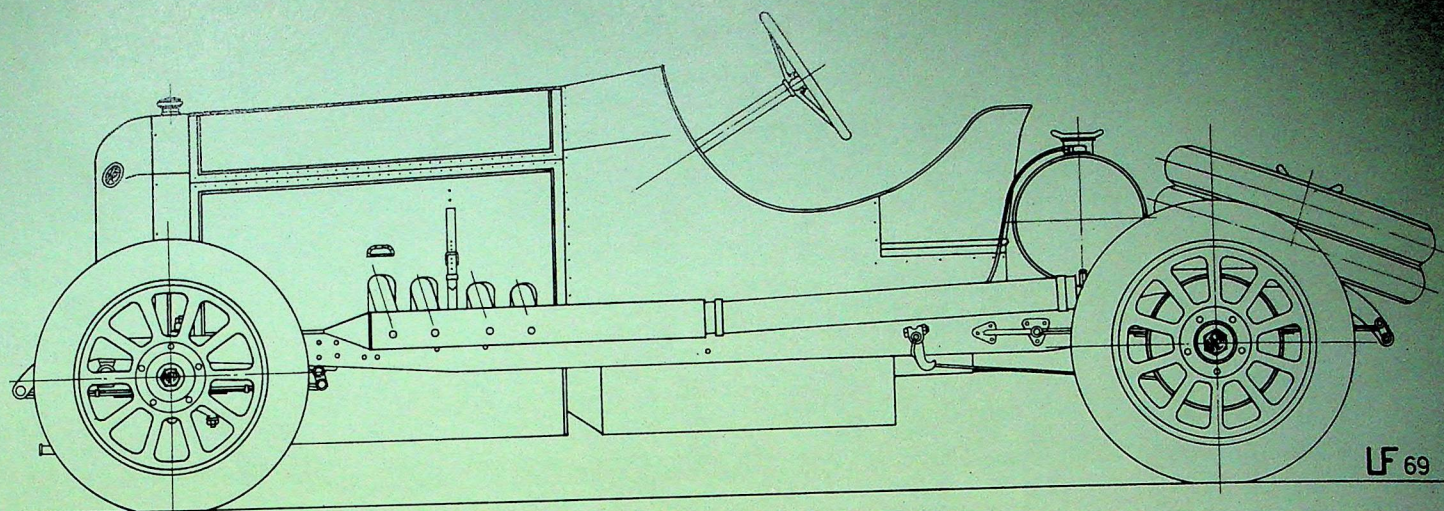
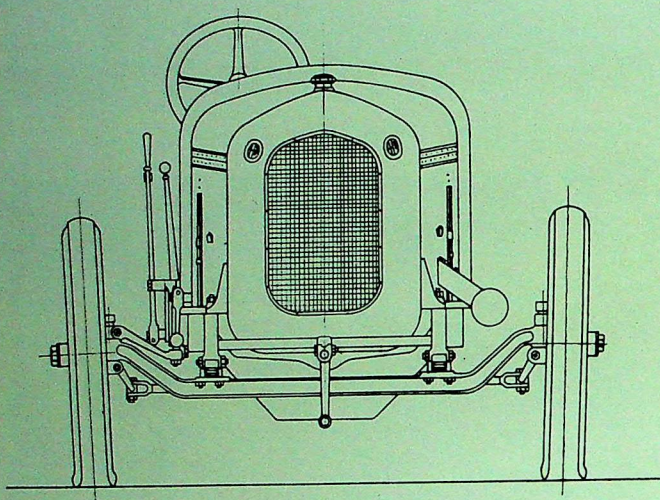
Competizioni e successi

Il debutto e le gare successive della Grand Prix non offrono affermazioni sensazionali; tuttavia le soluzioni d'avanguardia adottate nello studio del motore di questo modello pongono il progettista Merosi tra i pionieri della vettura da competizione. Se non fosse scoppiato il conflitto mondiale, forse già negli anni '20 avremmo visto l'Alfa tra le protagoniste dei Gran Premi internazionali.
La prima gara alla quale partecipò la Grand Prix fu la 10. Targa Florio del 1919. Franchini dopo il primo giro effettuato a forte andatura, raggiunse il posto di rifornimento con una ruota contorta per urto contro un muro a Polizzi e si ritirò. Nel novembre del 1920 partecipò con Campari al Chilometro lanciato di Gallarate vincendo la categoria 4.500 cm³ a 126,760 di media. Alla 5. Parma-Berceto svoltasi l'8 maggio 1921 Antonio Ascari vinse la categoria a 80,781 di media. Il 29 maggio successivo nella 12. Targa Florio Ascari ottenne ottimi tempi nelle prove, ma il giorno della gara, mentre stava portando la vettura alla partenza, dovette ritirarsi per la fusione di un pistone in electron. Durante lo svolgimento del 2. Circuito del Mugello, effettuatosi il 24 luglio 1921, Ascari, a causa del polverone provocato da un concorrente, uscì di strada al 5. giro fratturandosi un femore. Al Chilometro lanciato di Brescia del 7 settembre 1921 Campari con la Grand Prix raggiunse i 143,427 km/h di media. Pochi giorni dopo, l'11 settembre, Campari, sempre sulla GP, partecipò al Gran Premio Gentlemen di 432 km. A questa gara partecipavano anche Niccolini con la Fiat GP Indianapolis, Giulio Masetti con la Mercedes GP 1914, Alfieri Maserati con l'Isotta Fraschini, ed altri. La gara di 25 giri, iniziatasi con impeto, vide presto molti ritiri. Campari che aveva fatto una corsa di attesa, dopo il ritiro di Niccolini ed il ritardo di Masetti, venne a trovarsi primo assoluto tra l'11. e il 20. giro. La sua marcia costante e regolare sembrava ormai avviata a sicura vittoria, ma al 21. giro si vide Campari giungere lentamente al rifornimento: il suo motore marciava irregolarmente. Dopo un cambio di candele e il rifornimento d'acqua, ripartiva incoraggiato dalla folla. Nel frattempo Masetti lo superò; Campari continuò in seconda posizione sino alla fine del penultimo giro quando, proprio davanti alle tribune, egli sentì bloccarsi il motore per la totale mancanza d'acqua e fu così costretto al ritiro lasciando sul margine della strada la vettura che gli aveva promesso una bella vittoria.

La Grand Prix del 1914. Vista longitudinale. Alla guida è il progettista Merosi e al suo fianco il suo collaboratore Santoni.

Vista anteriore della Grand Prix del 1914 con i due stemmi ALFA sul radiatore.

L'Alfa Grand Prix 1914 alla 3. Parma-Berceto del 1919. Alla guida è Franchini.

La Grand Prix 1914 dopo la 3. Parma-Berceto del 1919. Alla guida è Nino Franchini con la moglie.

Alfa Grand Prix – 1914

Vettura Grand Prix 1914
LF 69

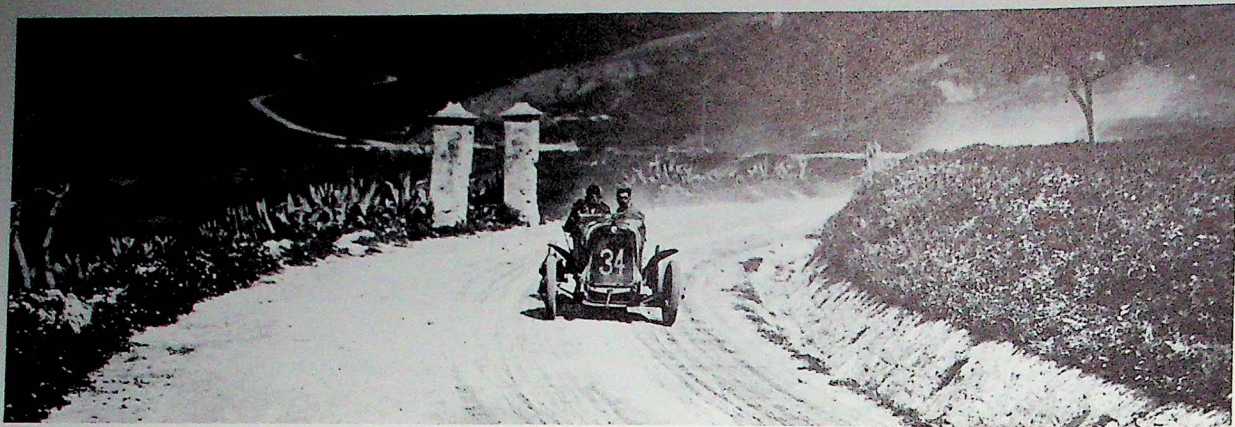
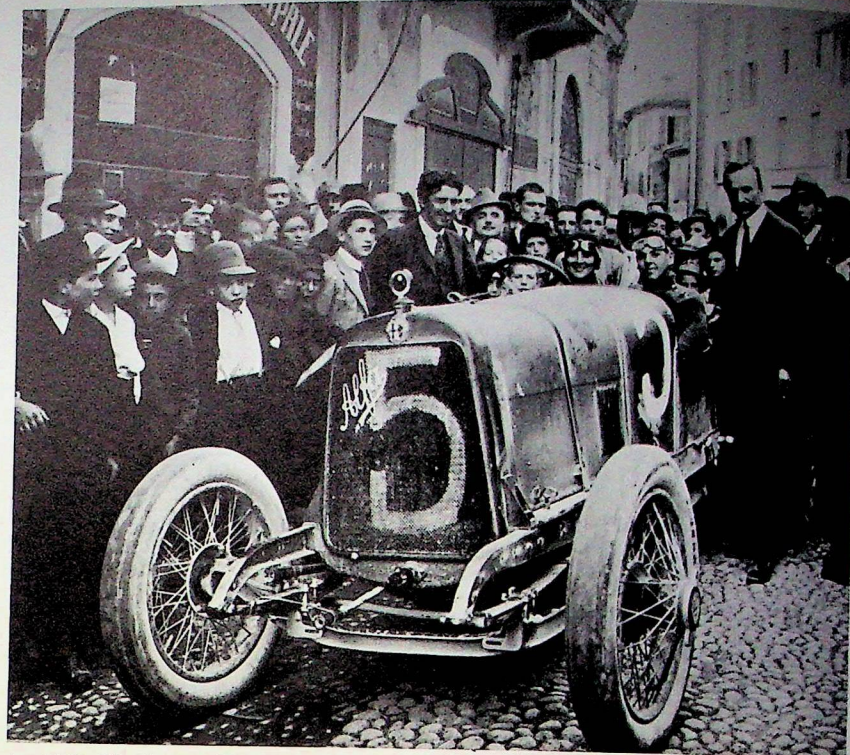
LA 20-30 ES *1921-1922*

Origine ed evoluzione

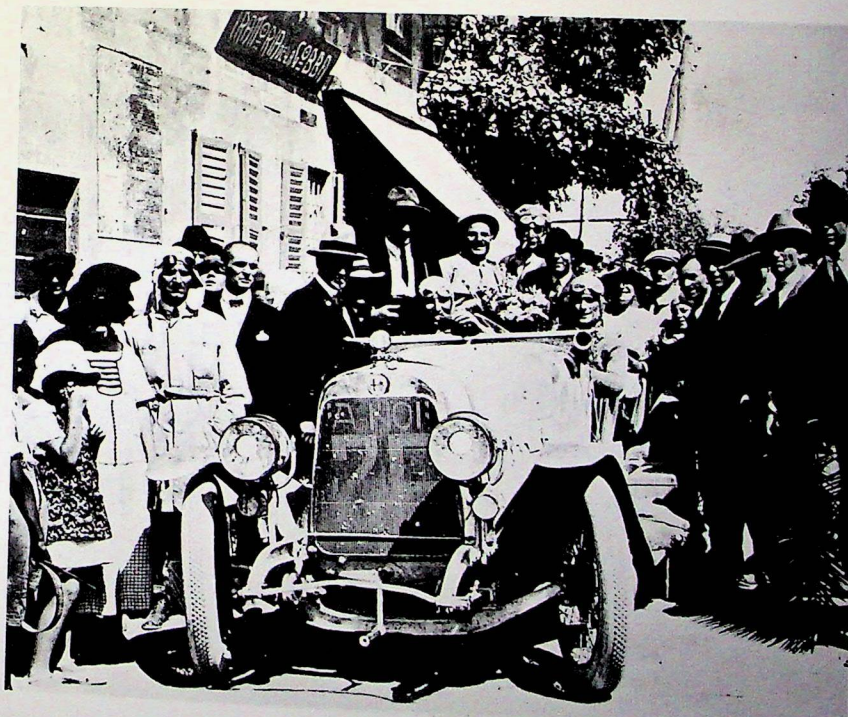
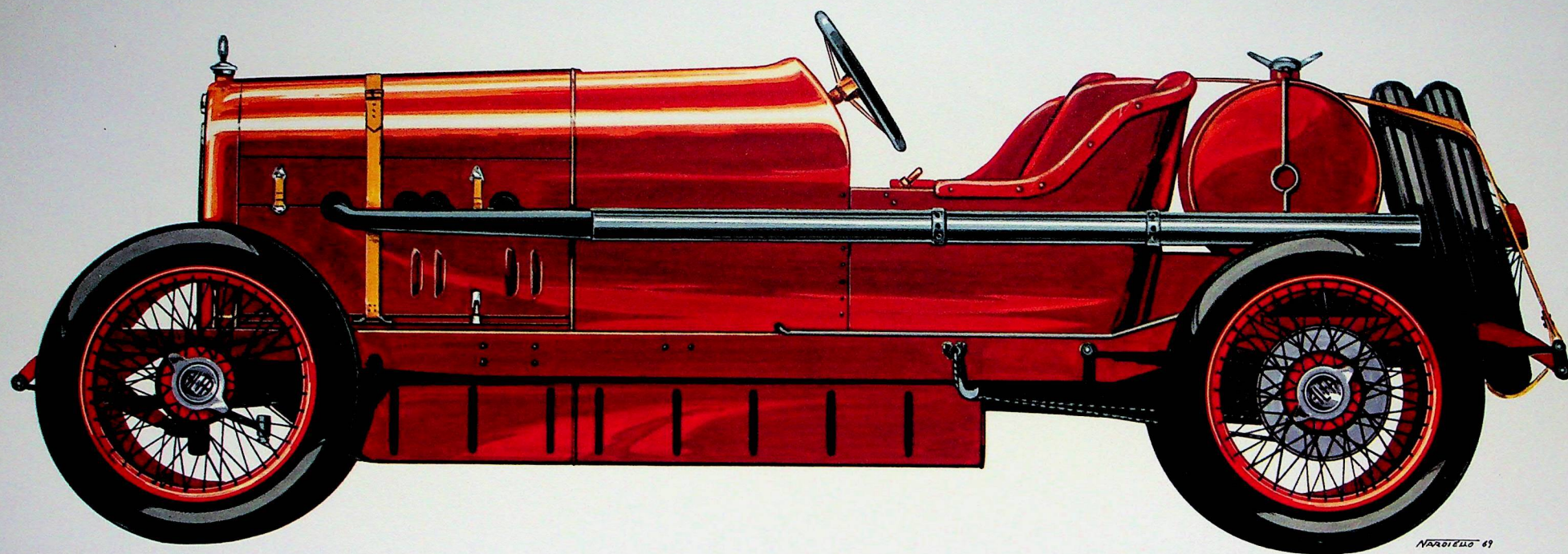
La 20-30 ES fu il primo modello di serie che l'Alfa Romeo lanciò nel 1921 alla ripresa della produzione di pace. Esso tuttavia non era che una miglioria del modello 20-30 HP serie E del 1914, il quale, per quel tempo, poteva ancora considerarsi di concezione abbastanza moderna.
Il motore fu quello che ebbe le varianti principali, dall'aumento dell'alesaggio da 100 a 102 mm che portò la cilindrata a 4.250 cm³, all'applicazione del motorino per l'avviamento elettrico, al comando a catena della dinamo per l'impianto di illuminazione, all'adozione di un carburatore orizzontale in sostituzione di quello verticale. La variazione del profilo delle camme e una nuova fasatura, oltre ad una appropriata regolazione del carburatore, permise di ottenere una potenza del motore di 67 CV a 2.600 g/min.
Il passo dell'autotelaio venne ridotto a metri 2,90; furono adottate le ruote a raggi a smontaggio rapido, da montarsi a richiesta in sostituzione di quelle Sankey a razze e venne variata la sagoma del radiatore, essendo allora di moda la forma del cofano con ampi raggi nella parte superiore.
La velocità massima della vettura con carrozzeria torpedo e con due persone a bordo permetteva di superare i 120 km/h. Per le gare la velocità venne ulteriormente migliorata con l'alleggerimento della carrozzeria e con l'adozione di una tubazione di scarico senza silenziatore, ottenendo medie sui 135 km/h. L'Alfa Romeo utilizzò questa versione per affermare con significative vittorie le ottime qualità della sua produzione.
Di questo modello si produssero dal 1921 al 1922 solo 124 esemplari. Va tenuto presente che la sigla 20-30 non corrispondeva ormai più ai dati di potenza minima e massima del motore com'era in uso dalla nascita del motore a scoppio. Già per il modello precedente, denominato 20-30 HP serie E, i due limiti di potenza erano solo indicativi poiché in realtà il motore sviluppava una potenza superiore. Ed essendo il nuovo modello effettivamente una variante del precedente, venne deciso di distinguerlo aggiungendovi una S che significa Sport.

Scheda tecnica

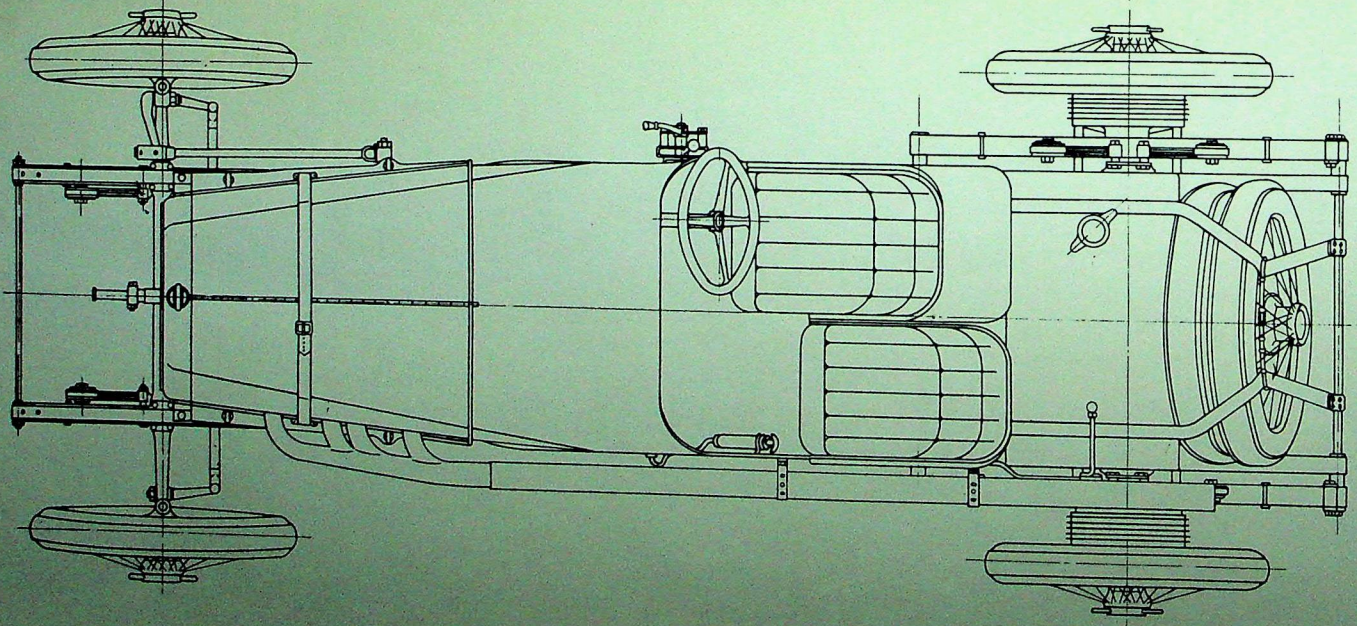
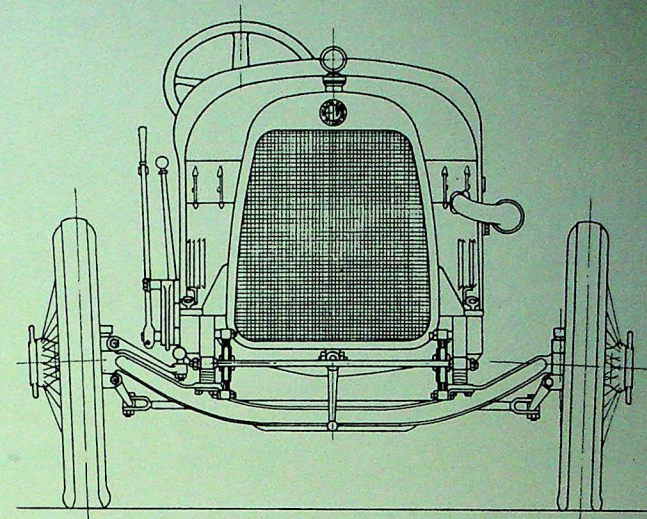
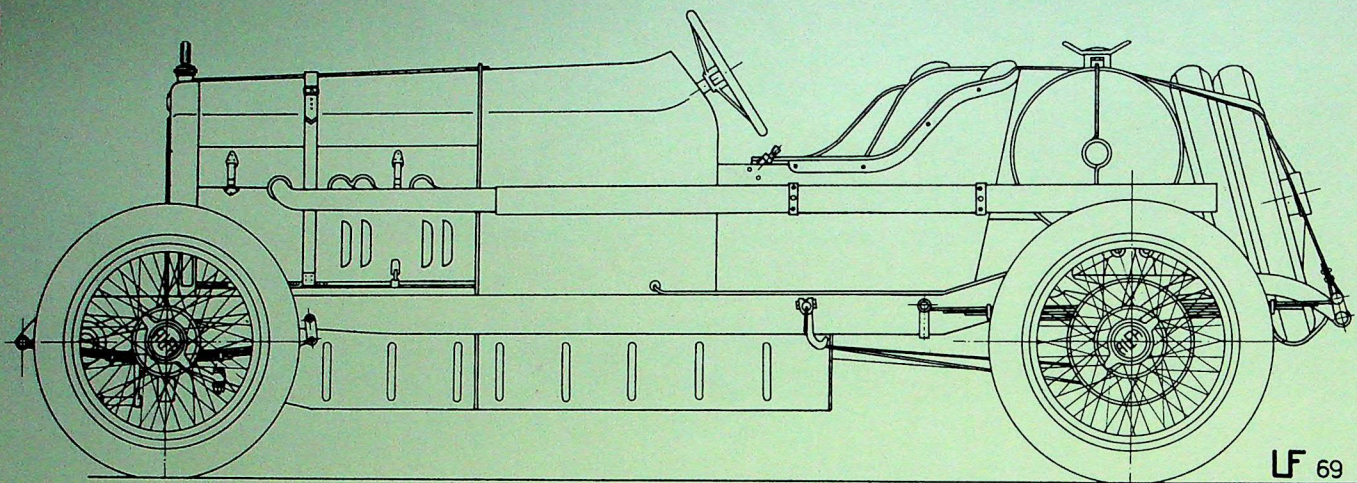
Motore: anteriore a 4 tempi; 4 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 102 x 130; cilindrata cm³ 4.250; rapporto di compressione 4,45; potenza max CV 67 a 2.600 g/min; monoblocco in ghisa; camera di scoppio con 2 valvole laterali, azionate da 1 albero a camme situato nel basamento e comandate a mezzo punterie; comando distribuzione a catena; basamento e coppa in lega leggera; 3 supporti dell'albero motore; alimentazione con 1 carburatore orizzontale e presa aria calda; accensione con magnete ad alta tensione e candele situate sopra le valvole di aspirazione; raffreddamento ad acqua con pompa e ventilatore comandato mediante cinghia; dinamo comandata mediante catena; motorino per la messa in moto comandato dalla corona sul volano.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a dischi multipli, a secco; cambio collegato al motore mediante giunto; 4 marce avanti e RM; rapporti del cambio: I 3,5, II 2,42, III 1,6, IV 1, RM 4,5; comando a leva laterale; albero di trasmissione con un giunto cardanico all'uscita del cambio; tubo centrale per la reazione sulle ruote; ponte posteriore tipo rigido con scatola in lamiera; rapporto al ponte 15/49.
Autotelaio: lungheroni e traverse in lamiera stampata a C; sospensioni a balestre semiellittiche, anteriori e posteriori; 2 ammortizzatori anteriori e 4 posteriori (solo spider corsa); assale anteriore stampato con sezione a I; sterzo a barra longitudinale e trasversale; guida a destra con comando a vite e ruota elicoidale; freni a tamburo sulle ruote posteriori, con comando a pedale e a mano; ruote a raggi tangenti con cerchio a tallone per pneumatici 820 x 135; impianto elettrico a 12 volt; tubazione di scarico con marmitta e valvola per lo scappamento libero sul modello di serie; tubazione di scarico diretta sul modello da corsa.
Carrozzeria: torpedo e berline a 4 posti; spider 2 posti da corsa con 2 ruote di scorta posteriori fissate con cinghie all'autotelaio.
Dimensioni, pesi e prestazioni: Passo mm 2.900; carreggiata anteriore e posteriore mm 1.450; peso della vettura a secco, carrozzata torpedo 4 posti kg 1.200, compresa 1 ruota di scorta; spider corsa 2 posti kg 1.050 con 2 ruote di scorta; capacità del serbatoio carburante, posteriore, litri 70 (normale); litri 100 (spider corsa); capacità olio nella coppa, litri 9; velocità max vettura carrozzata torpedo km/h 130 (normale); km/h 140 (spider corsa).

Competizioni e successi

Con questo modello di solida struttura l'Alfa Romeo diede inizio ad un susseguirsi di importanti vittorie nella categoria macchine di serie, coadiuvata da una ben organizzata squadra di piloti.
La prima comparsa in gara della 20-30 ES avvenne il 14 novembre 1920 al Chilometro lanciato di Gallarate dove Antonio Ascari ottenne una media di 108 km/h. Ascari partecipò poi, il 7 dicembre, alla 1. Coppa del Garda e vinse la sua categoria. Alla 5. Parma-Berceto del maggio 1921 mentre Ascari era primo di classe con l'Alfa GP, Sivocci con la 20-30 ES ottenne il secondo posto nella stessa categoria. L'Alfa partecipò quindi alla 12. Targa Florio 1921 con la squadra al completo: Campari ottenne il secondo posto su 40-60 HP nella categoria vetture da corsa, mentre Sivocci e Ferrari su 20-30 ES si classificarono primo e secondo tra le macchine di serie. Il successo della 20-30 ES si ripeté al 2. Circuito del Mugello del luglio successivo dove Ferrari e Sivocci furono primo e secondo di categoria. Alla 1. Coppa Internazionale delle Alpi, di oltre 2.300 km in 5 tappe, svoltasi dal 7 al 15 agosto 1921, Sivocci e Ferrari ottennero il primo e secondo posto di categoria; Ascari che era primo nella classifica generale, al termine dell'ultima tappa, per evitare l'investimento di un carro, finì in un torrente, fortunatamente senza conseguenze. Ferrari nella salita Aosta-Gran S. Bernardo dell'agosto 1921 fu primo di categoria. Nella settimana di manifestazioni bresciane del settembre 1921 si distinse sulla sua 20-30 ES il conte Caiselli nel Chilometro lanciato con la media di 135,849 km/h; nella corsa del Gran Premio Gentlemen dell'11 settembre, di 432 km, la baronessa Avanzo conquistò la Coppa delle Dame compiendo l'intero percorso su 20-30 ES a oltre 107 km/h di media.
L'anno 1922 deve considerarsi particolarmente felice per i risultati conseguiti dalla 20-30 ES. Infatti l'8 gennaio Ascari vinse a tempo di record la salita Gargnano-Tignale; alla 13. Targa Florio, svoltasi il 2 aprile, Ascari, Sivocci e Ferrari furono rispettivamente primo, secondo e terzo di categoria ottenendo una coppa per la migliore équipe; alla Coppa della Consuma del giugno Ferrari fu quarto e Forti quinto di categoria; alla 2. Coppa delle Alpi il conte Caiselli conquistò il primo posto nella sua categoria. L'ultima gara della 20-30 ES fu la 3. Coppa del Garda: Vittorio Rosa ottenne il primo posto assoluto e il conte Caiselli batté il record nella salita Gargnano-Tignale.

La 20-30 ES della baronessa Avanzo alla 13. Targa Florio, effettuatasi il 2 aprile 1922. Al suo fianco il pilota Abele Clerici.

La 20-30 ES pilotata dalla baronessa Maria Antonietta Avanzo, meccanico Giulio Ramponi, dopo la prova del Chilometro lanciato a 130,5 km/h di media, svoltasi il 7 settembre 1921.

La 20-30 ES con a bordo Ugo Sivocci e Attilio Marinoni alla 12. Targa Florio, svoltasi il 29 maggio 1921.

La 20-30 ES del conte Caiselli, primo di categoria alla 2. Coppa delle Alpi dell'anno 1922.

Alfa Romeo 20-30 ES – 1921

Vettura 20-30 E S 1921-22

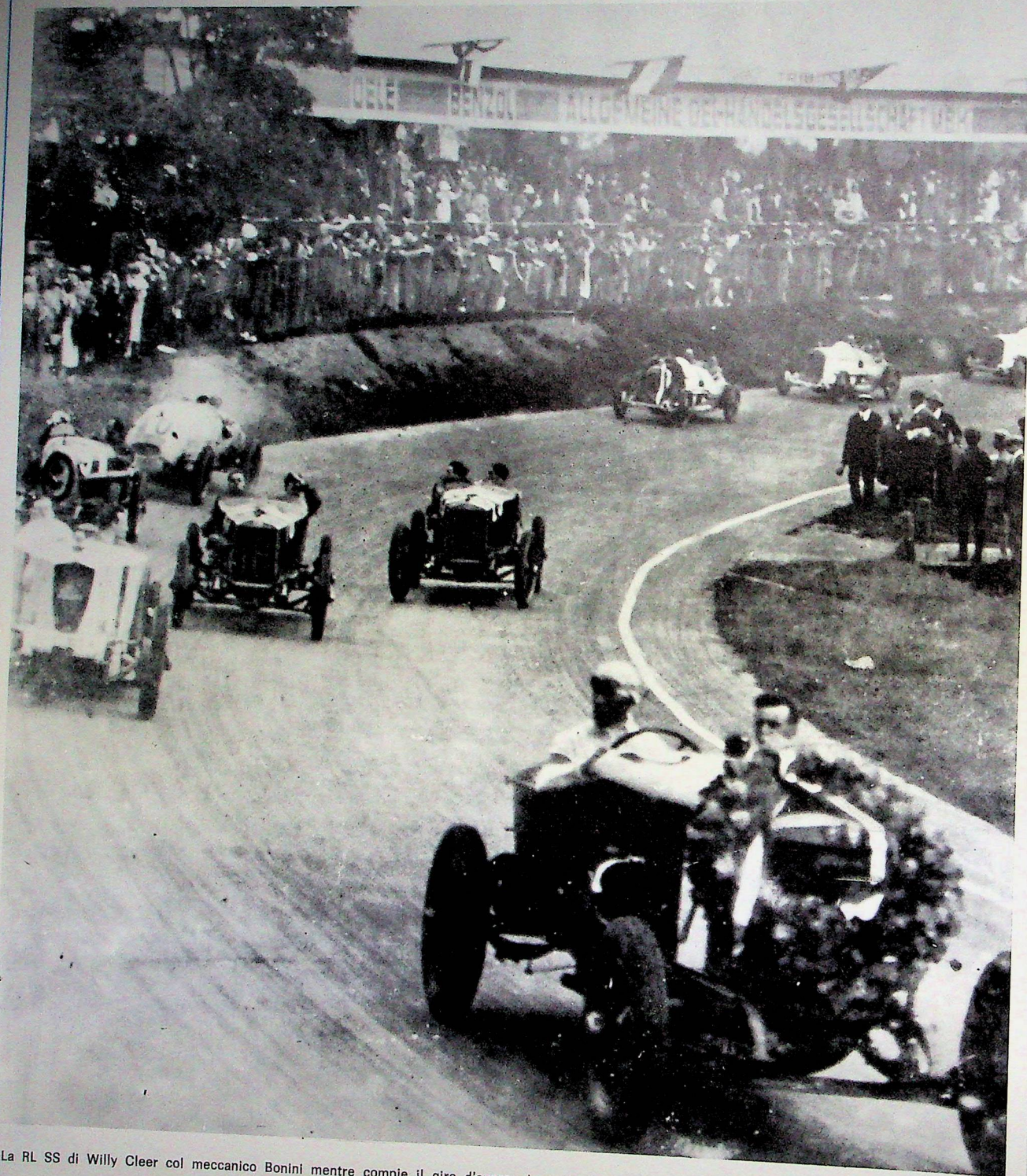
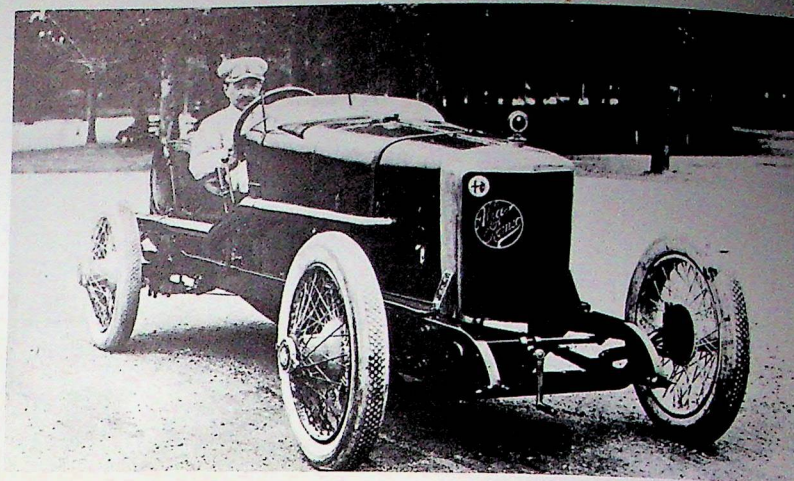
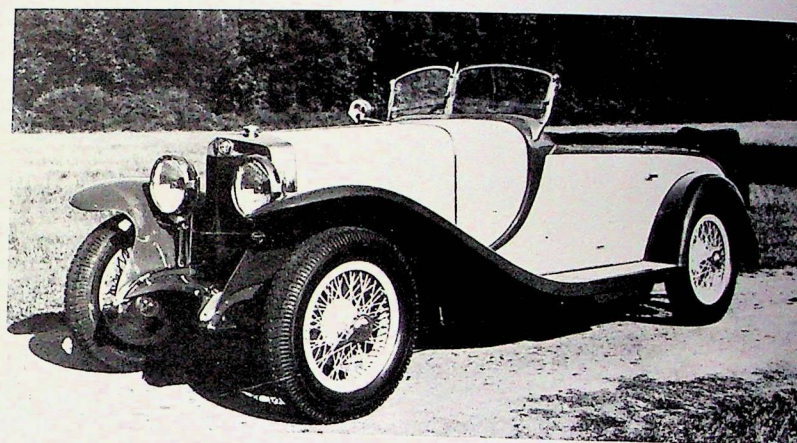
LF 69

Origine ed evoluzione

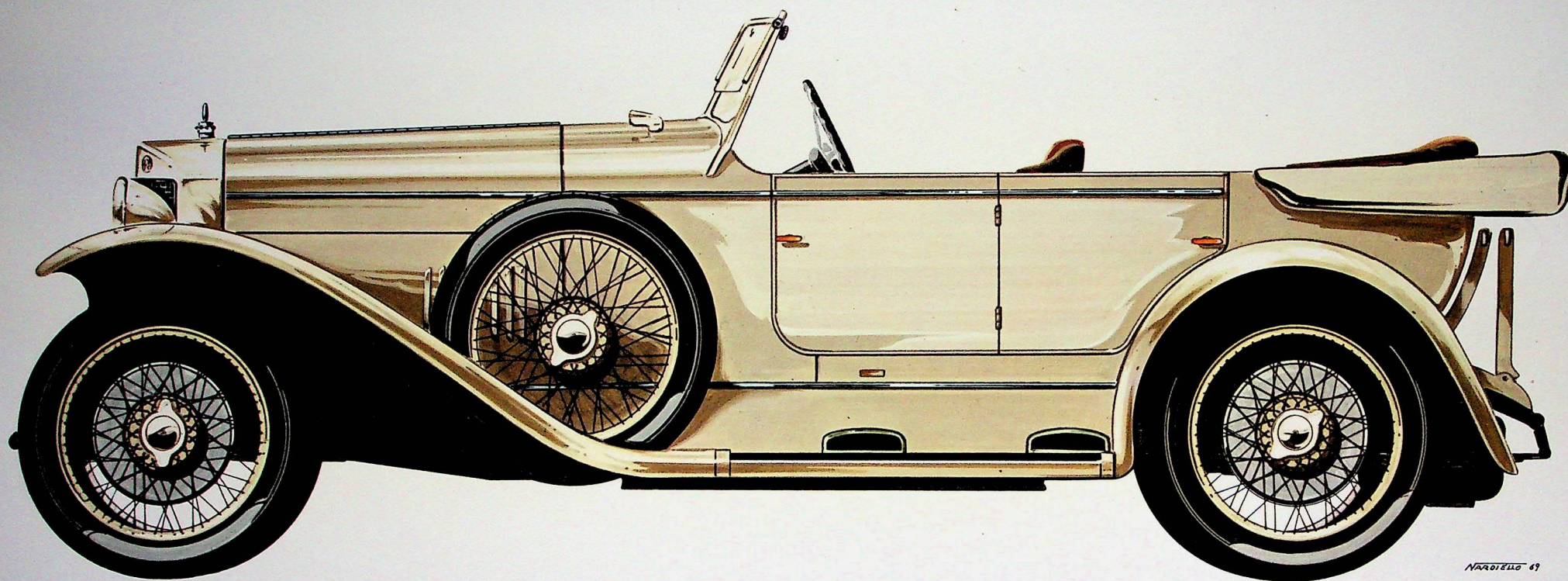
Il progetto del modello RL fu il vero capolavoro del geometra Merosi. Egli vi aveva infuso tutta la sua genialità ed esperienza unite a uno stile armonico ed equilibrato, tale da essere considerato uno tra i principali e più riusciti modelli del primo dopoguerra. Lo studio venne impostato nel 1920 secondo la formula dei 3 litri che entrava in vigore nel 1921 per le corse internazionali. Il suo motore fu il primo 6 cilindri monoblocco con testa cilindri smontabile costruito dalla Casa milanese.
La RL venne presentata ufficialmente per la prima volta a Milano, nel Salone d'Esposizione dell'Alfa Romeo di via Dante 18, il 13 e 14 ottobre 1921, e in seguito al Salone di Londra del 1921. Essa entrò in produzione tanto nella versione Normale che in quella Sport nel 1922, continuando con un crescendo notevole sino al 1925. Per il 1926 venne aumentata la potenza nei due modelli; venne inoltre maggiorato il diametro dei tamburi freni, e il cerchio a tallone delle ruote a raggi venne sostituito con il tipo Straight-Side. La denominazione dei modelli venne variata in Turismo e Super Sport. Con queste migliorie la produzione continuò ancora sino al 1927 in tono minore per soddisfare una élite di acquirenti amanti della vettura di qualità di notevole cilindrata, mentre cominciavano ad apparire sul mercato europeo i primi modelli di cilindrata ridotta con prestazioni brillanti.
La versione Super Sport si differenzia da quella Turismo per l'adozione del classico radiatore a punta, per l'impiego di due carburatori e per aver adottato il circuito di lubrificazione a carter secco, allo scopo di assicurare un costante raffreddamento del lubrificante.
I carrozzieri del modello RL erano i più rinomati esistenti in Europa; in Italia questi autotelai erano carrozzati in particolare da Ercole Castagna, Cesare Sala, Giovanni Alessio e da Zagato.
Il modello Super Sport partecipò a numerose gare per vetture di serie ottenendo lusinghieri successi.
Presso il Museo dell'Alfa Romeo esiste un magnifico torpedo RL Super Sport costruito appositamente in versione unica nel 1925 da Castagna per un marajà indiano. L'involucro della carrozzeria è in lamiera d'alluminio con superficie damascata e protetta da vernice trasparente. La vettura è marciante. Altre vetture sono tuttora esistenti presso privati o nei musei in Brasile, Cile, Sudafrica, USA, Europa, di cui tre in Italia.

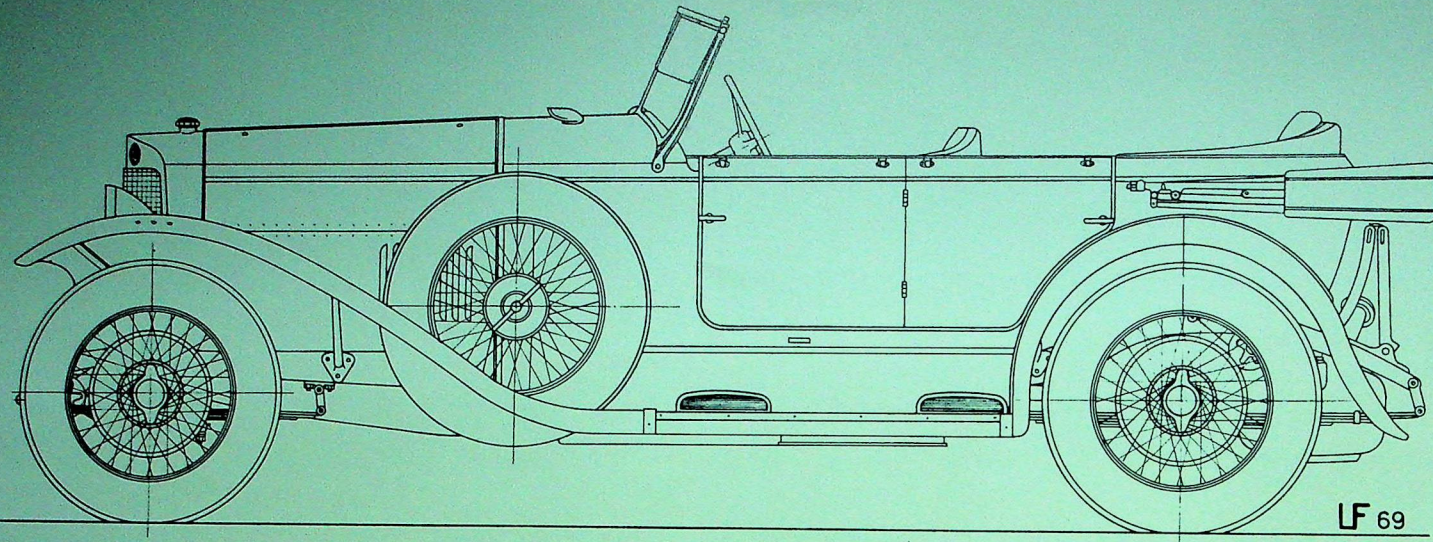
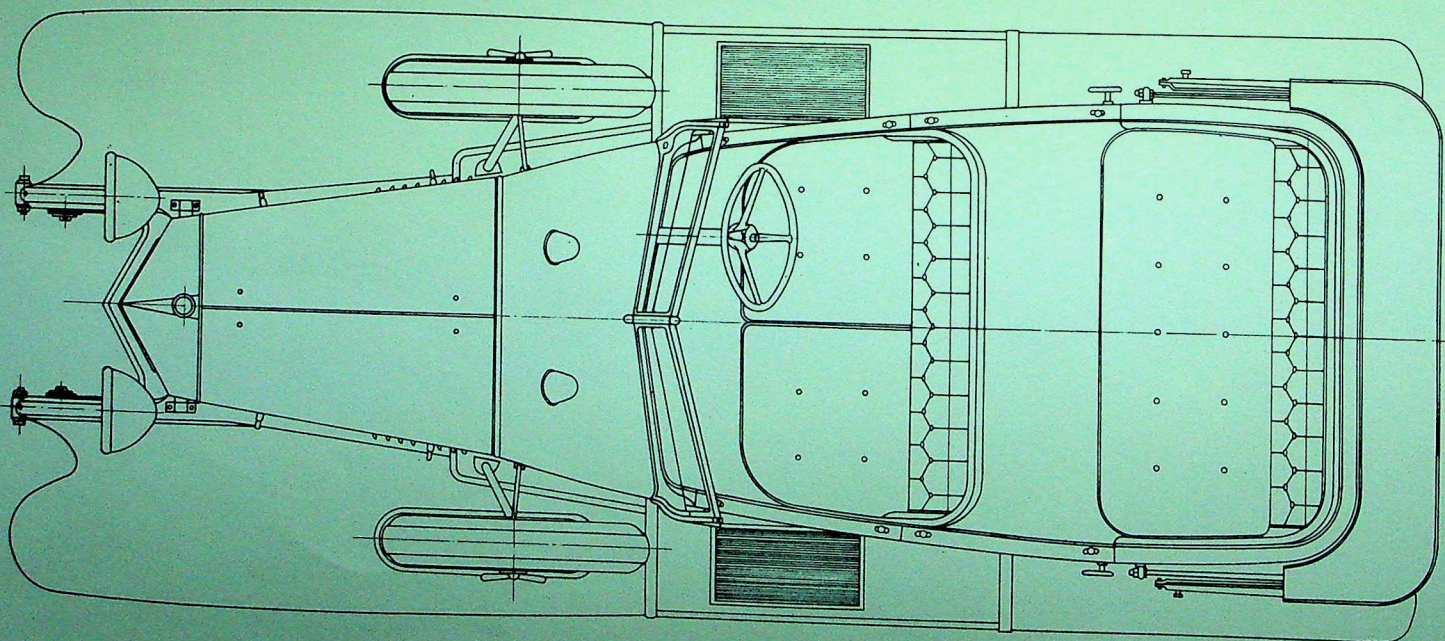
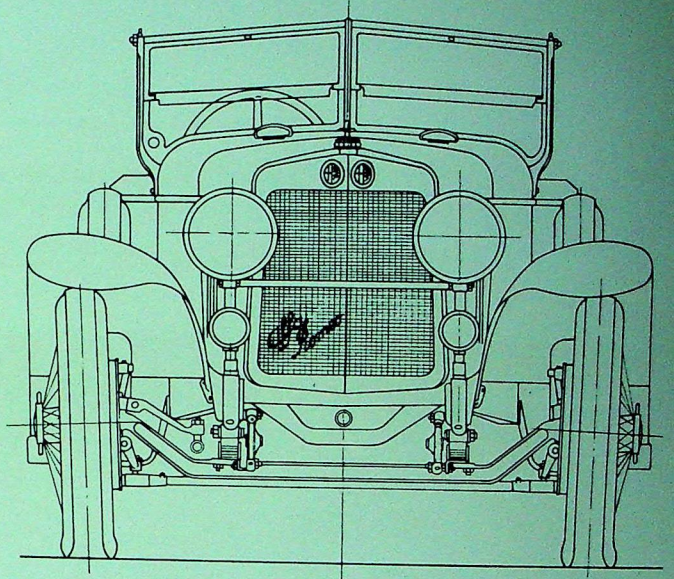
Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 6 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 76 x 110; cilindrata cm³ 2.994; rapporto di compressione 5,25 (1922-'25); 5,5 (1926-'27); potenza max CV 71 a 3.500 g/min (1922-'25); CV 83 a 3.600 g/min (1926-'27); monoblocco in ghisa; testa cilindri in ghisa, smontabile, con camera di scoppio discoidale; 2 valvole per cilindro, in testa, diritte, azionate da 1 albero a camme situato nel basamento e comandate a mezzo punterie da aste e bilancieri; comando distribuzione a ingranaggi elicoidali; basamento e coppa in lega leggera; 4 supporti dell'albero motore; alimentazione con 2 carburatori verticali; accensione con magnete e candele situate lateralmente; lubrificazione a pressione con pompa di mandata e ricupero; raffreddamento ad acqua, con pompa e ventilatore comandato mediante cinghia; radiatore a nido d'api del classico tipo a punta, detto anche a V; dinamo sull'asse pompa acqua; motorino per la messa in marcia.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a dischi multipli, a secco; cambio in blocco col motore; 4 marce avanti e RM; rapporti del cambio: I 3,5, II 2,5 (1922-'25), II 2,3 (1926-'27), III 1,77 (1922-'25), III 1,6 (1926-'27), IV 1, RM 4,5; comando a leva centrale; ponte posteriore tipo rigido con scatola in lamiera; rapporto al ponte 11/47.
Autotelaio: lungheroni e traverse in lamiera stampata a C; sospensioni a balestre semiellittiche coadiuvate da ammortizzatori a frizione, anteriori e posteriori; assale anteriore stampato con sezione a I; sterzo a barra longitudinale e trasversale; guida a destra con comando a vite e ruota elicoidale; freni a tamburo solo posteriori, a nastro (1922-settembre 1923); anteriori e posteriori, a ceppi (ottobre 1923-1927); comando freni a pedale sulle ruote, a mano sulla trasmissione; ruote a raggi tangenti con cerchio a tallone per pneumatici 820 x 120 (1922-'24); con cerchio Straight Side 5,50 x 19 (1925-'27); impianto elettrico a 12 volt; tubazione di scarico con marmitta e scappamento libero.
Carrozzeria: torpedo o spider di lusso a 4 posti con 2 ruote di scorta laterali o posteriori.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 3.140; carreggiata anteriore e posteriore mm 1.440; peso della vettura a secco, carrozzata torpedo, kg 1.600, comprese 2 ruote di scorta; capacità del serbatoio carburante, posteriore, litri 75; capacità serbatoio olio sul cruscotto, litri 14; velocità max vettura carrozzata torpedo, km/h 130.

Competizioni e successi

La RL Super Sport godeva di una giustificata supremazia quando partecipava alle gare nella categoria delle vetture da turismo per le sue brillanti prestazioni, rese evidenti dai molti clienti sportivi che amavano cimentarsi assieme ai più qualificati piloti di vetture da corsa.
Le principali gare registrate in Europa dal 1923 al 1927 a cui partecipò ottenendo affermazioni di classe o assolute nella categoria Turismo furono oltre 90, delle quali 55 in Italia, 9 in Svizzera, 8 in Francia, 8 in Germania, 3 in Austria, 3 in Jugoslavia, 1 in Romania, 1 in Belgio, 1 in Inghilterra e 1 in Lettonia. La maggioranza di queste gare erano corse in salita, alcune di velocità ed altre di resistenza, come la Coppa delle Alpi del 1923 di 3.000 km, in cui Enzo Ferrari si classificò primo ex aequo, e la 24 Ore di Monza del 1924 in cui l'equipaggio composto da Attilio Marinoni e da Giuseppe Ascari (fratello di Antonio) giunse secondo assoluto a oltre 100 km di media.
I vincitori assoluti di gare con la RL SS furono ancora: Enzo Ferrari che nel 1924 vinse la corsa in salita Gargnano-Tignale e il Chilometro lanciato di Ginevra a 133 di media; Guido Ginaldi che nel 1925 vinse la Coppa Acerbo; Carlo Pintacuda che nel 1926 vinse il Premio del Turismo a Perugia e la Coppa Colline Pistoiesi; Enzo Ferrari che nel 1927 vinse il Circuito d'Alessandria-Turismo; Angelo Chieregato che pure nel 1927 vinse la Coppa Abruzzo a Pescara. All'estero, nel 1925, Massias vinse il GP di Provenza; Salvati la Sarajevo-Belgrado di 330 km; Vittorio Rosa il Circuito dell'Eifel di 500 km; Willy Cleer il Circuito di Schoenbusch. Nel 1926 Racovitza vinse il Concorso di Turismo di Bucarest e il barone Taxis il Circuito di Bleichröder a 131 di media. Nel GP di Germania del 1926, svoltosi sul velocissimo Circuito dell'Avus, Willy Cleer per alcuni giri riuscì a mantenersi in prima posizione di fronte a vetture più potenti e terminò la gara terzo assoluto. Nell'ottobre del 1926 infine, uno dei nostri clienti conquistò il GP di Lettonia.
Nelle gare in salita la RL SS conquistò le vittorie di classe della Merluzza del 1924, 1925, 1926, 1927 e 1928; della Vermicino-Rocca di Papa del 1925 e 1926 e quella del 1927 vinta da Pintacuda a tempo di record; della Sorrento-S. Agata del 1924, 1925 e 1926. All'estero nel 1923 e 1924 la RL SS vinse la salita del Semmering in Austria; nel 1924 la salita delle Dune e del Limonest e nel 1925 quella di Massilan e della Val de Conec in Francia; nel 1925 la salita Mont Teux in Belgio; nel 1926 la salita di Baden Baden, di Salsberg e di Krakber in Germania, nel 1926 la salita Shelsey-Walsh in Inghilterra.

La RL SS di Willy Cleer col meccanico Bonini mentre compie il giro d'onore, dopo il GP di Germania del 1926 dove si classificò terzo assoluto.

Il prototipo della RL SS nella versione da corsa. Alla guida è Ugo Sivocci.

Una RL SS torpedo carrozzata da Castagna nel 1925.

La RL SS di Brilli Peri-Presenti alla 1. Mille Miglia del 1927. Il passaggio a Roma.

Alfa Romeo RL Super Sport – 1925

Torpedo RL Super Sport 1925

Origine ed evoluzione

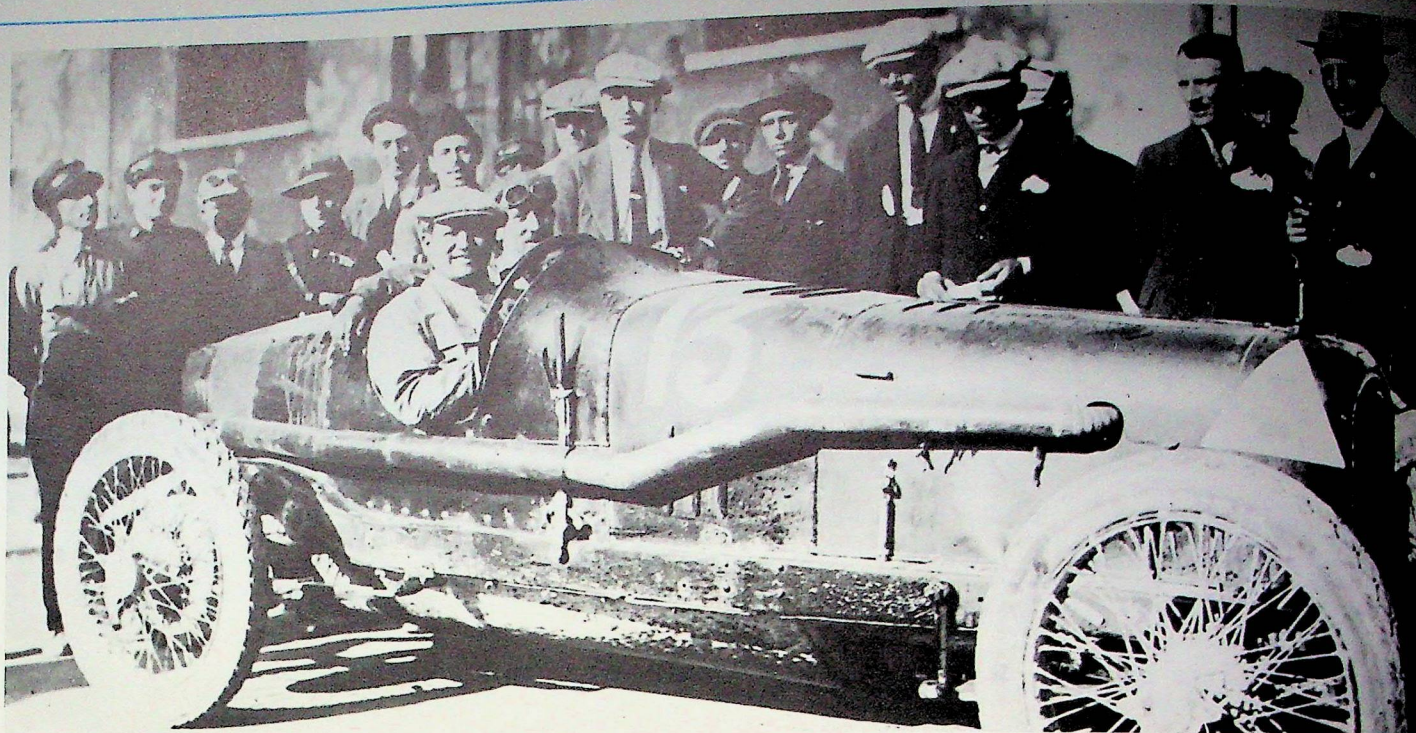
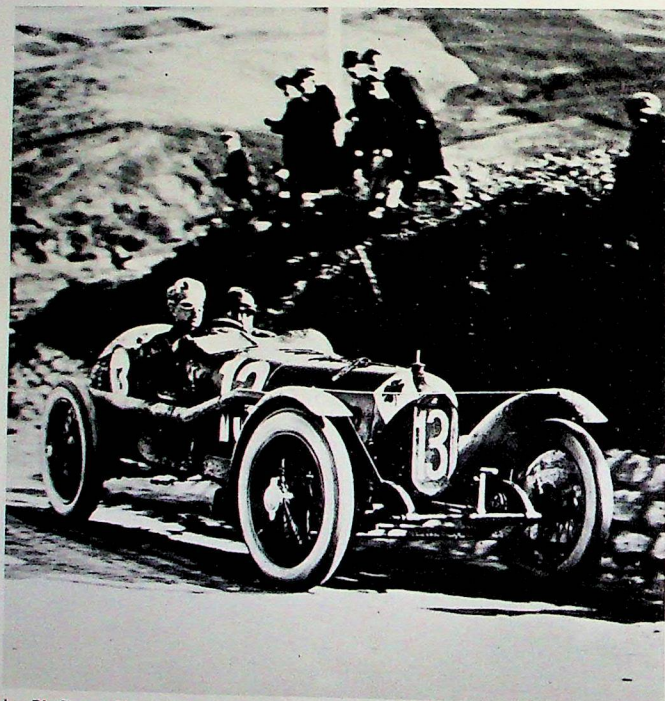
Il modello RL Targa Florio venne impostato nel 1922 dalla Casa del Portello come variante sportiva del modello RL Super Sport per competere nelle gare effettuate sui normali percorsi stradali con l'ausilio di una squadra di esperti piloti.
L'autotelaio venne accorciato nel passo per l'adozione di due soli posti, sfasati tra di loro. Sopra il telaio sulla mezzaria delle ruote posteriori, venne sistemato il serbatoio del carburante e dietro questo furono alloggiate due ruote di scorta, fissate con cinghie. Il comando delle marce e del freno a mano venne spostato sulla destra del pilota e la tubazione di scarico fu realizzata con l'uscita diretta dai cilindri, com'era in uso sulle vetture da corsa.
Per poter competere nelle diverse categorie si prepararono motori con cilindrate differenti. Alcuni motori avevano la cilindrata normale di tre litri con potenza di 90 CV; per altri motori si aumentò l'alesaggio da 76 a 78 mm ottenendo una cilindrata di 3.154 cm^3 e una potenza di 95 CV. La vettura venne denominata RL Targa Florio 1923. Per il 1924 si realizzarono modifiche più importanti: per due motori si aumentò l'alesaggio e la corsa a 80 x 120 mm ottenendo una cilindrata di 3.620 cm^3 col basamento a sette supporti e albero motore, con contrappesi. La potenza ricavata su questi due motori fu di 125 CV a 3.800 g/min.
Il basamento a sette supporti venne pure impiegato per altri due motori da tre litri, eseguendo un apposito albero motore.
Per l'autotelaio furono impiegati gli stessi gruppi del modello di serie, ad eccezione delle molle a balestra e degli ammortizzatori a frizione che, per la sospensione posteriore, furono montati in numero di quattro invece di due.
L'applicazione dei freni alle ruote anteriori venne sperimentata con successo per la prima volta nella Coppa della Consuma nel giugno del 1923; alcuni piloti, tuttavia, preferirono i soli freni posteriori e fu soltanto nella stagione di corse del 1924 che venne adottata la frenatura integrale sulle 4 ruote, abbandonando l'ormai superato sistema di dérapage controllato.
Nel 1924, oltre all'adozione del motore da 125 CV e del basamento a sette supporti sul 3 e sul 3,6 litri, venne montato il classico radiatore a punta, abbassato rispetto al tipo di serie, e un serbatoio di maggiore capacità a forma trapezoidale. In seguito a ciò il modello prese la nuova denominazione RL Targa Florio 1924.

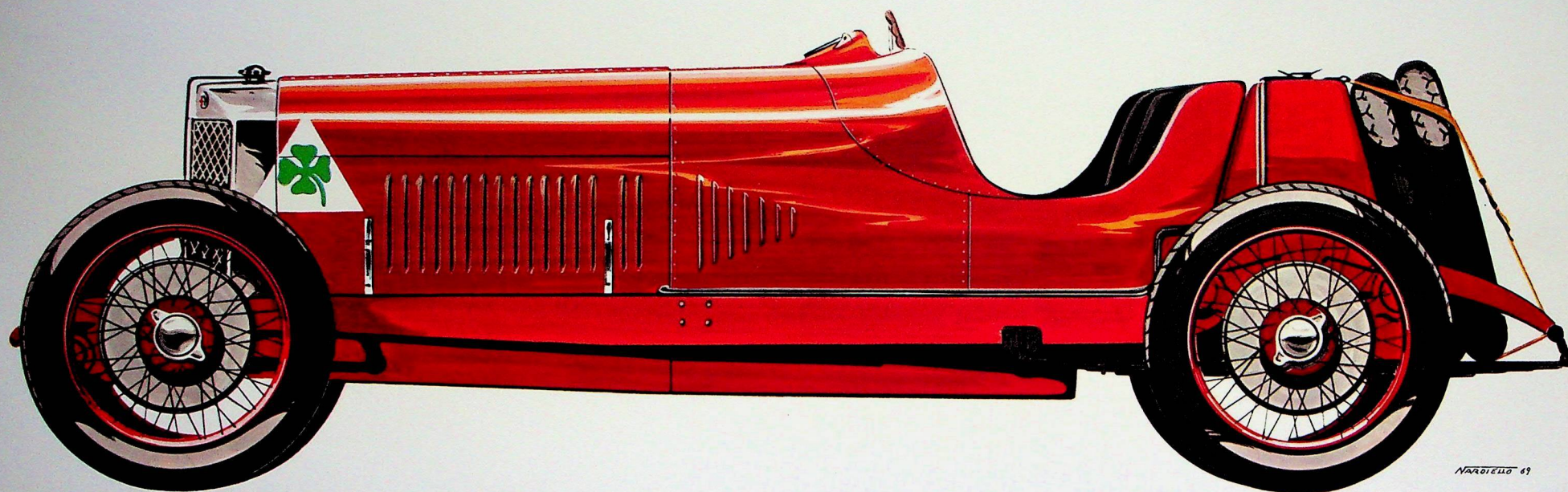
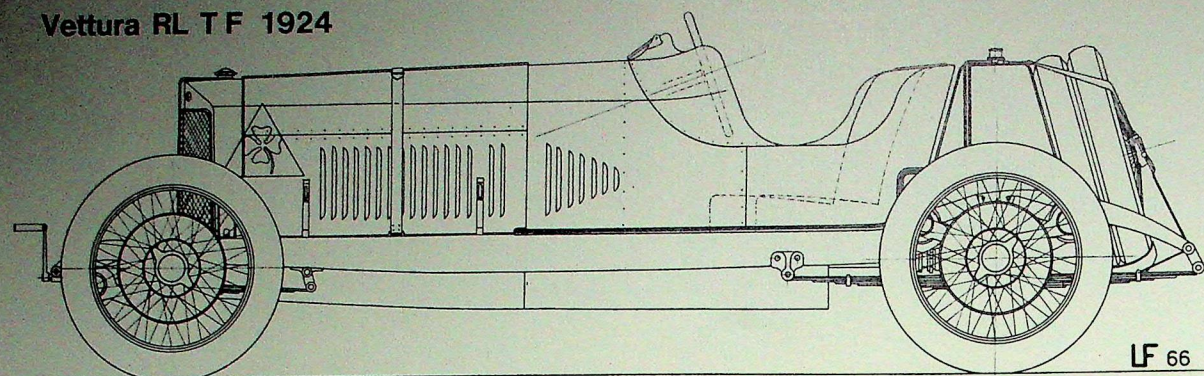
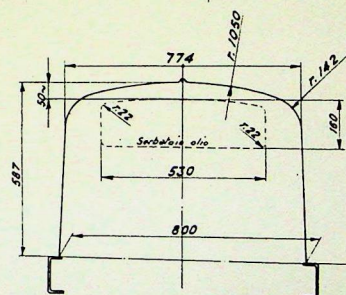
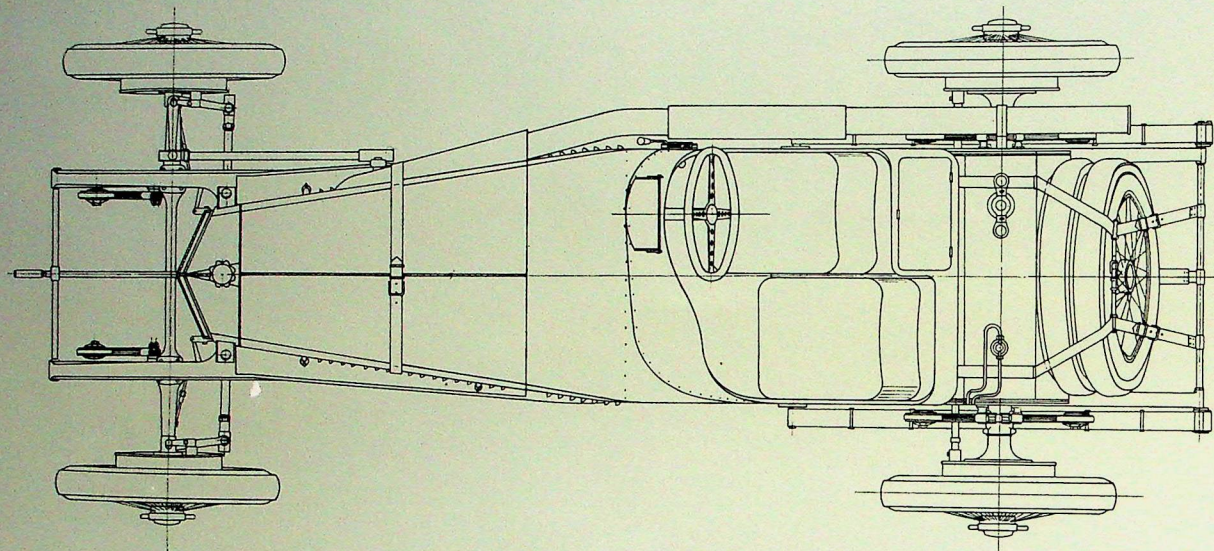
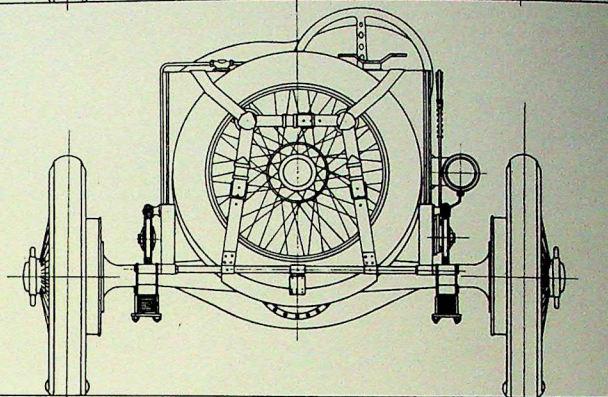
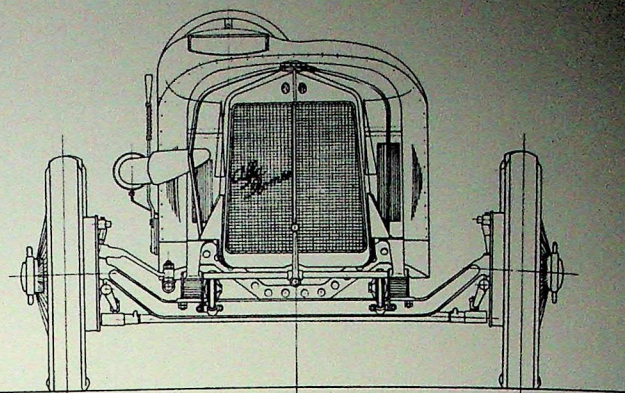
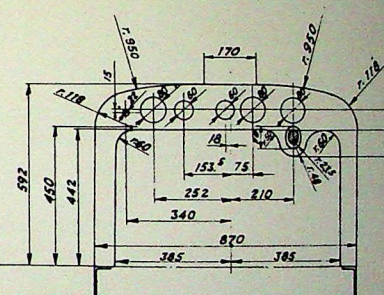
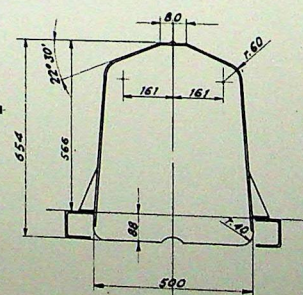
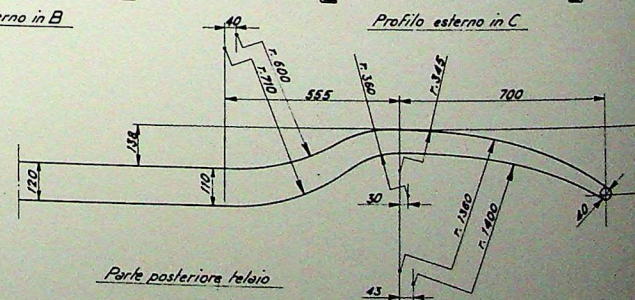
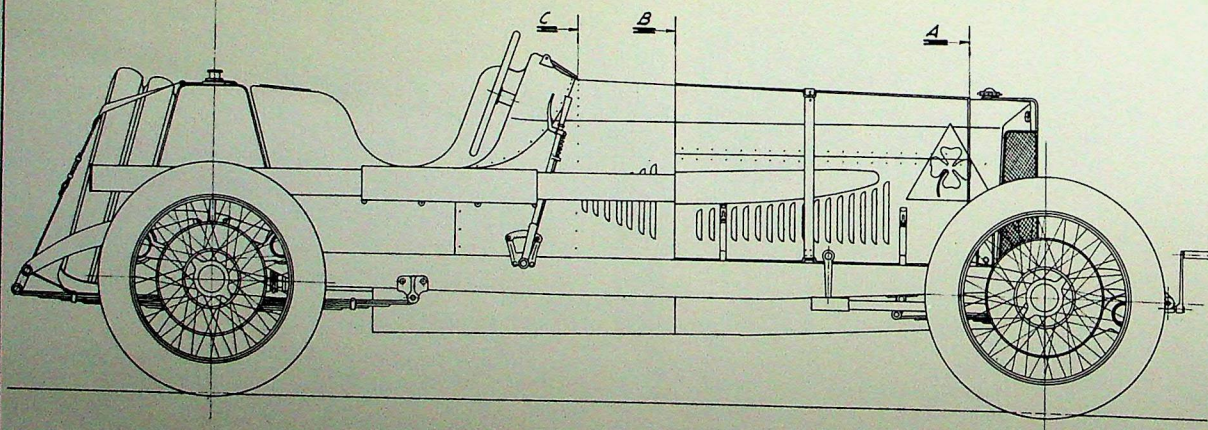
Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 6 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 76 x 110 (1923-'24); mm 78 x 110 (1923); mm 80 x 120 (1924); cilindrata cm^3 2.994 (1923-'24); cm^3 3.154 (1923); cm^3 3.617 (1924); rapporto di compressione 6 (1923-'24); 6,4 solo cm^3 3.617 (1924); potenza max CV 88-90 a 3.600 g/min cm^3 2.994 (1923-'24); CV 95 a 3.800 g/min cm^3 3.154 (1924); CV 125 a 3.800 g/min cm^3 3.617 (1924); monoblocco in ghisa; testa cilindri in ghisa, smontabile, con camera di scoppio discoidale; 2 valvole per cilindro, in testa, diritte, azionate da 1 albero a camme situato nel basamento e comandate a mezzo punterie da aste e bilancieri; comando distribuzione a ingranaggi elicoidali; basamento e coppa in lega leggera; 4 supporti dell'albero motore (1923); 7 supporti nei motori di cm^3 2.994 e 3.617 (1924); alimentazione con 2 carburatori verticali; accensione con magnete e candele situate lateralmente; lubrificazione a pressione con pompa di mandata e ricupero; raffreddamento ad acqua con pompa, senza ventilatore; senza dinamo e senza motorino.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a dischi multipli, a secco; cambio in blocco col motore; 4 marce avanti e RM; rapporti del cambio: I 2,54, II 1,815, III 1,286, IV 1, RM 3,26 (1923); I 2,76, II 1,97, III 1,39, IV 1, RM 3,55 (1924); comando a leva laterale; ponte posteriore tipo rigido con scatola in lamiera; rapporto al ponte 13/46 (1923); 13/43 (1924).
Autotelaio: lungheroni e traverse in lamiera stampata a C; sospensioni a balestre semiellittiche, coadiuvate da ammortizzatori a frizione, anteriori e posteriori; assale anteriore stampato con sezione a I; sterzo a barra longitudinale e trasversale; guida a destra con comando a vite e ruota elicoidale; freni a tamburo solo posteriori, a ceppi (1923); anteriori e posteriori, a ceppi (1924); comando freni a pedale e a mano sulle ruote posteriori (1923); sulle 4 ruote (1924); ruote a raggi tangenti con cerchio a tallone per pneumatici 820 x 120 (1923); con cerchio Straight-Side da 19" per pneumatici 5,50 x 19 (1924).
Carrozzeria: biposto, con sedili sfasati e due ruote di scorta fissate dietro al serbatoio carburante.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.880; carreggiata anteriore e posteriore mm 1.460; peso della vettura a secco kg 980 (1923); kg 1.000 (1924); capacità del serbatoio carburante litri 100 (1923); litri 150 (1924); capacità serbatoio olio litri 14; velocità max km/h 145-150 (cm^3 2.994); km/h 157 (cm^3 3.154); km/h 180 (cm^3 3.617).

Competizioni e successi

Il modello RL Targa Florio fece il suo debutto sportivo al GP d'Autunno sull'Autodromo di Monza il 22 ottobre 1922. La vettura superò brillantemente la prova del fuoco per merito di Sivocci; egli, dopo 400 km senza alcun arresto, si classificò secondo della categoria 3.000 cm^3 a soli 10 secondi dal primo, a oltre 125 km/h di media.
Con questo modello l'Alfa conquistò la vittoria alla 14. Targa Florio del 1923 con Ugo Sivocci primo, secondo Antonio Ascari e quarto Giulio Masetti. Al 1. Circuito di Cremona del 6 maggio 1923 Ascari vinse pilotando una RL con motore di 3.154 cm^3 e serbatoio a coda. Sul rettilineo di 10 km realizzò la media di 157 km/h. Nel 1923 la RL Targa Florio conquistò, ancora con Masetti, la Coppa della Consuma e con Enzo Ferrari il 1. Circuito del Savio; al Circuito del Mugello Masetti vinse la Categoria Corsa ed Ascari la Categoria 3 litri, mentre alla Susa-Moncenisio e al Klausen, Masetti ottenne il primo di Categoria. Per il 1924 la Casa del Portello preparò quattro nuove vetture che denominò RL Targa Florio 1924. Mentre due vetture avevano il motore con cilindrata di 3 litri, due avevano un motore con cilindrata 3.620 cm^3. La gara, disputatasi il 27 aprile, dopo un inizio incerto, si ridusse a un duello tra Werner della Mercedes e Ascari che riuscì a portarsi in prima posizione fino a cento metri dal traguardo; per una brusca frenata che provocò un « testacoda » della macchina, fu costretto a scendere per spingere la vettura classificandosi al terzo posto dietro a Werner e a Masetti pure su Alfa RL TF; Campari e Wagner che pilotavano una RL di 3 litri conquistarono il primo e secondo della loro categoria mentre Masetti e Ascari il primo e secondo posto della Categoria 4 litri e mezzo.
Ascari si rifece alla 7. Parma-Berceto dell'11 maggio successivo conquistando il primo posto assoluto, mentre Campari vinse la corsa in salita di Dornack a Basilea ed Enzo Ferrari rinnovò il successo al 2. Circuito del Savio, vincendo anche il 1. Circuito del Polesine. Significativa fu la media di oltre 178 km/h sui 10 Chilometri lanciati che ottenne Campari al 2. Circuito di Cremona il 9 giugno 1924. Alla 1. Coppa Acerbo, svoltasi il 13 luglio, Ferrari ottenne un'altra vittoria assoluta, mentre Presenti, pure su RL Targa Florio conquistò quella della Categoria 3 litri.
Dopo questa gara la Casa del Portello rinunciò provvisoriamente alla partecipazione ufficiale a gare della Categoria Corsa, Sport e Turismo per dedicarsi alle competizioni internazionali.

La RL Targa Florio 1923 di Antonio Ascari al Circuito del Mugello, svoltosi il 10 giugno 1923. Ascari ottenne il primo posto nella categoria 3.000 cm³.

La RL Targa Florio 1923 con serbatoio a coda, con la quale Antonio Ascari si classificò primo assoluto al 1. Circuito di Cremona, svoltosi il 6 maggio 1923.

La RL Targa Florio 1923 (con parafanghi) pilotata da Ugo Sivocci, meccanico Guatta, nella corsa che lo vide vittorioso, la 14. Targa Florio svoltasi il 15 aprile.

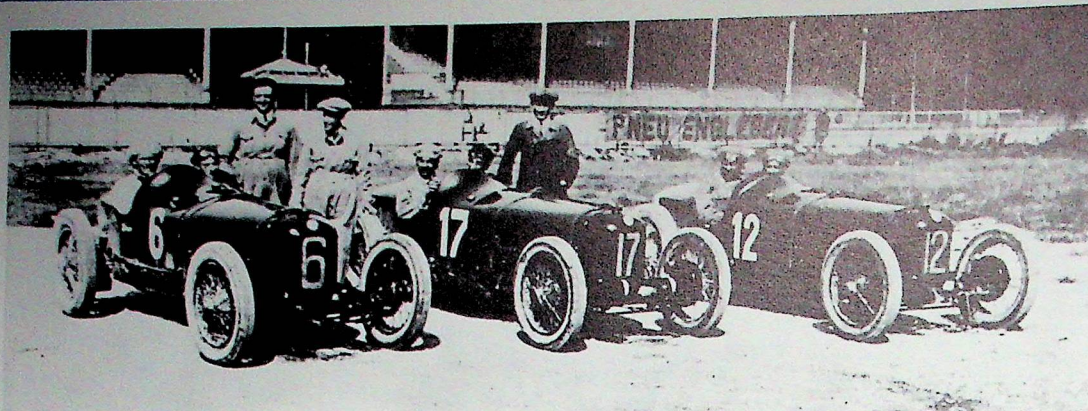
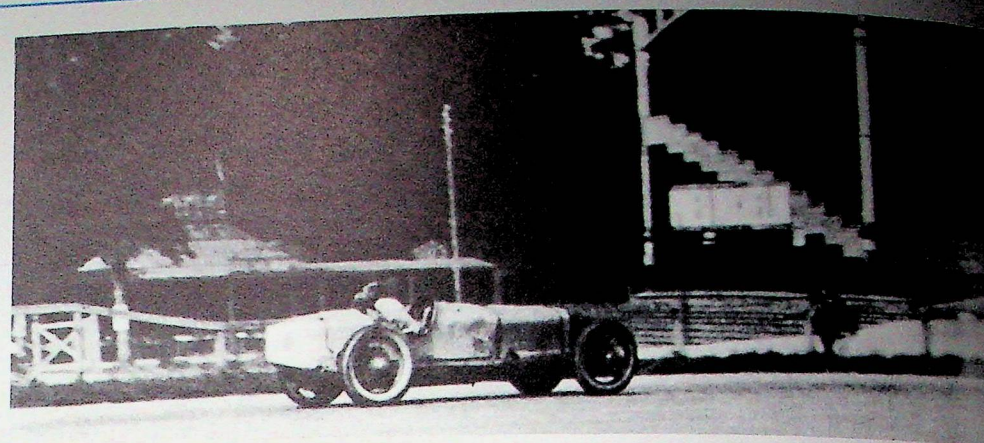
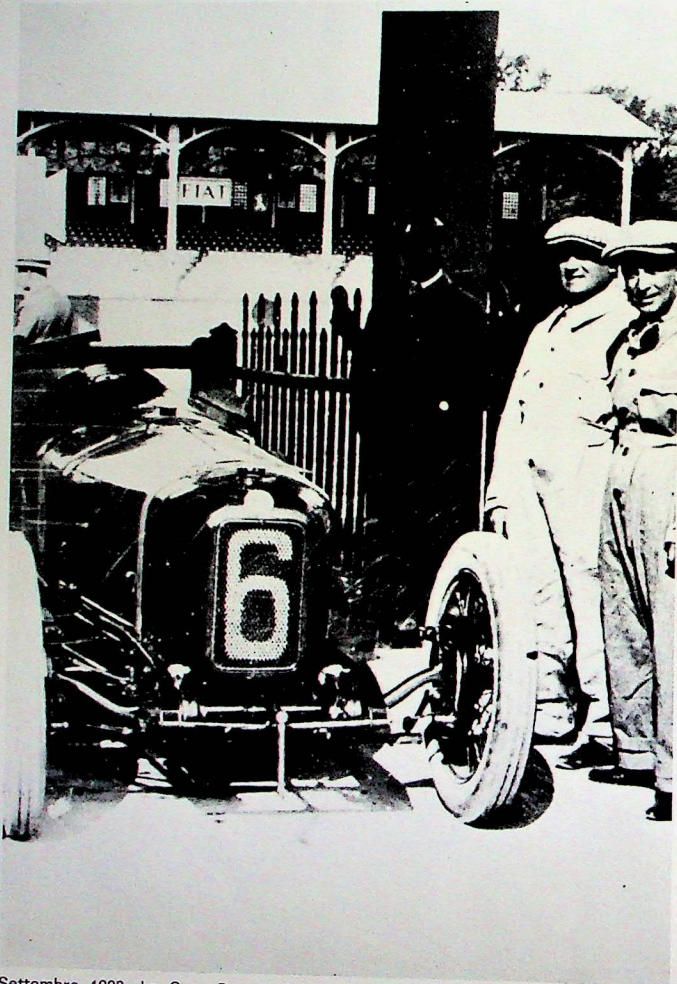
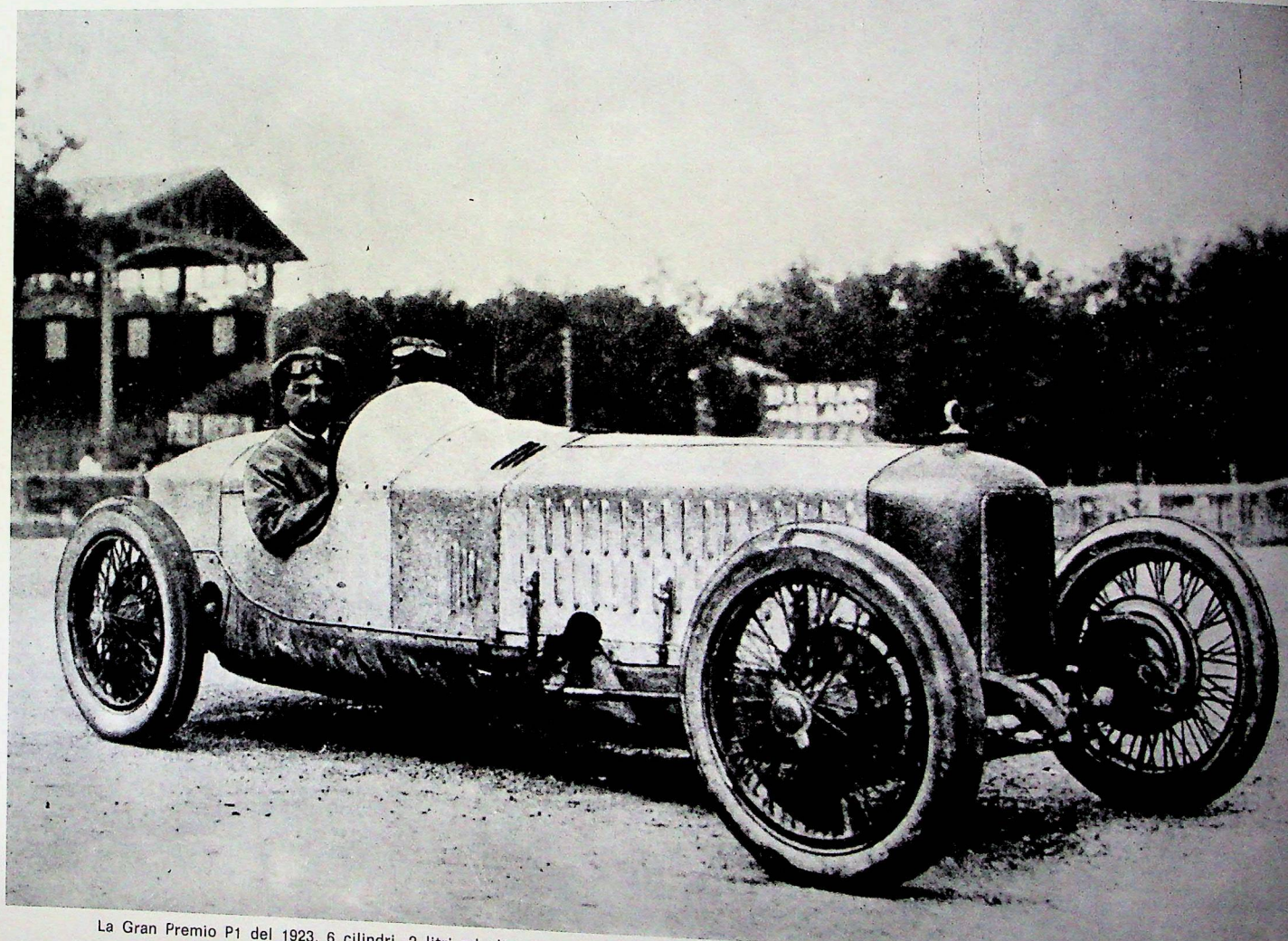
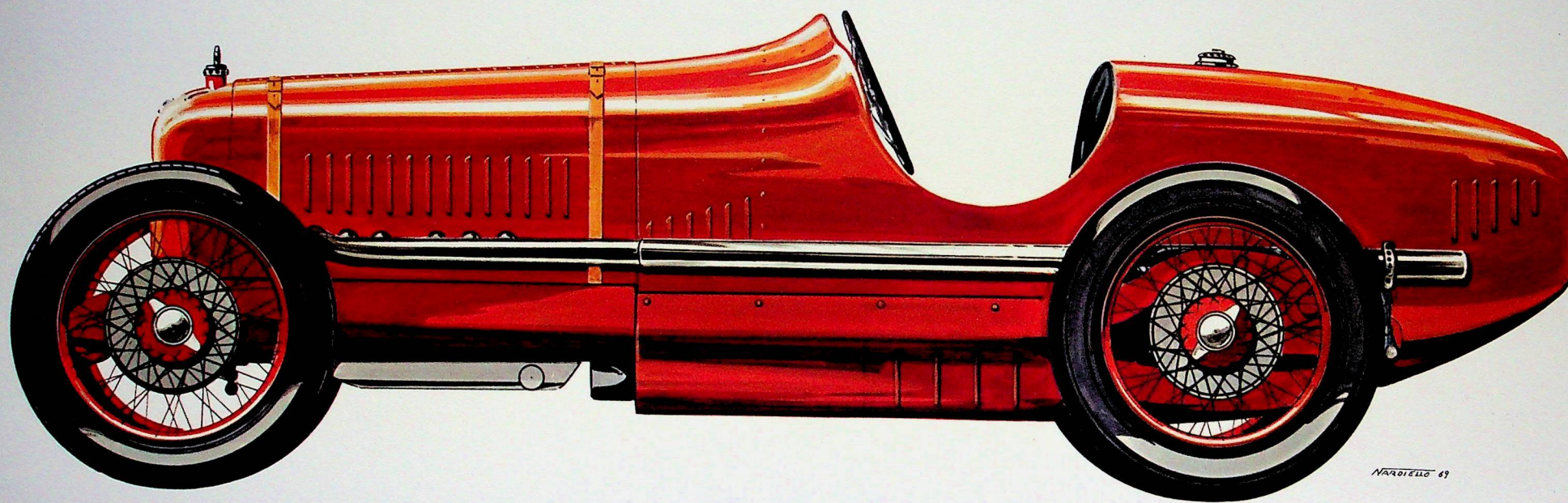
La RL Targa Florio 1924 di Antonio Ascari dopo la vittoria alla 7. Parma-Berceto, svoltasi l'11 maggio 1924. Il motore aveva la cilindrata di 3.620 cm³.

Alfa Romeo RL Targa Florio – 1924

Vettura RL T F 1924
LF 66
Serbatoio olio
Profilo esterno in B
Profilo esterno in C
Profilo esterno in A
Parte posteriore telaio

Origine ed evoluzione

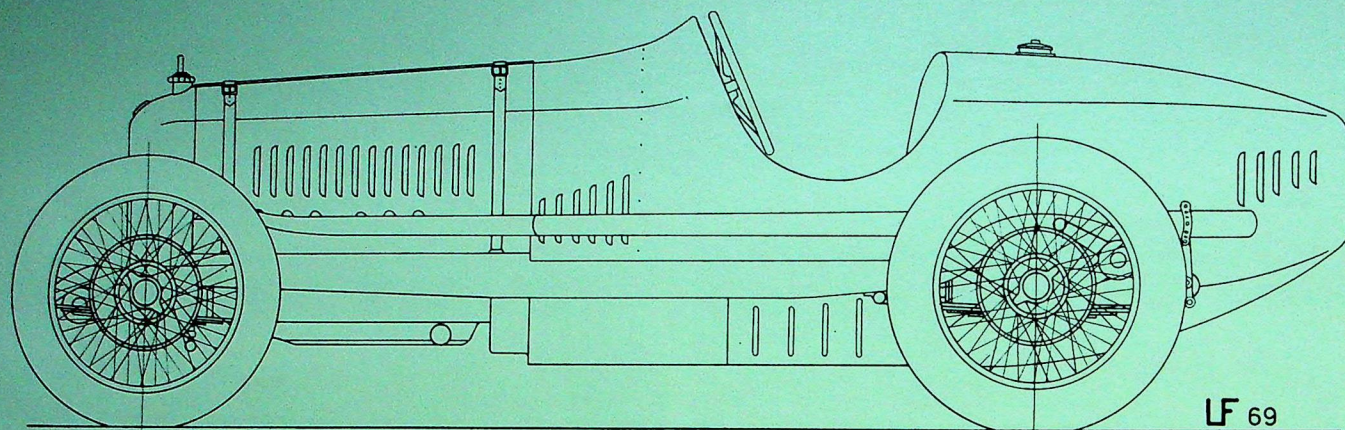
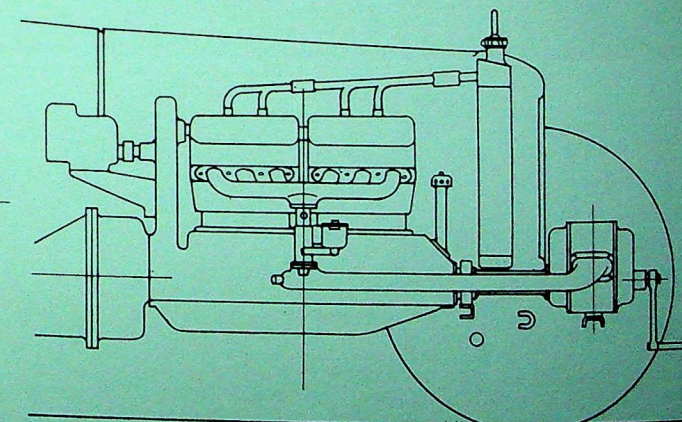
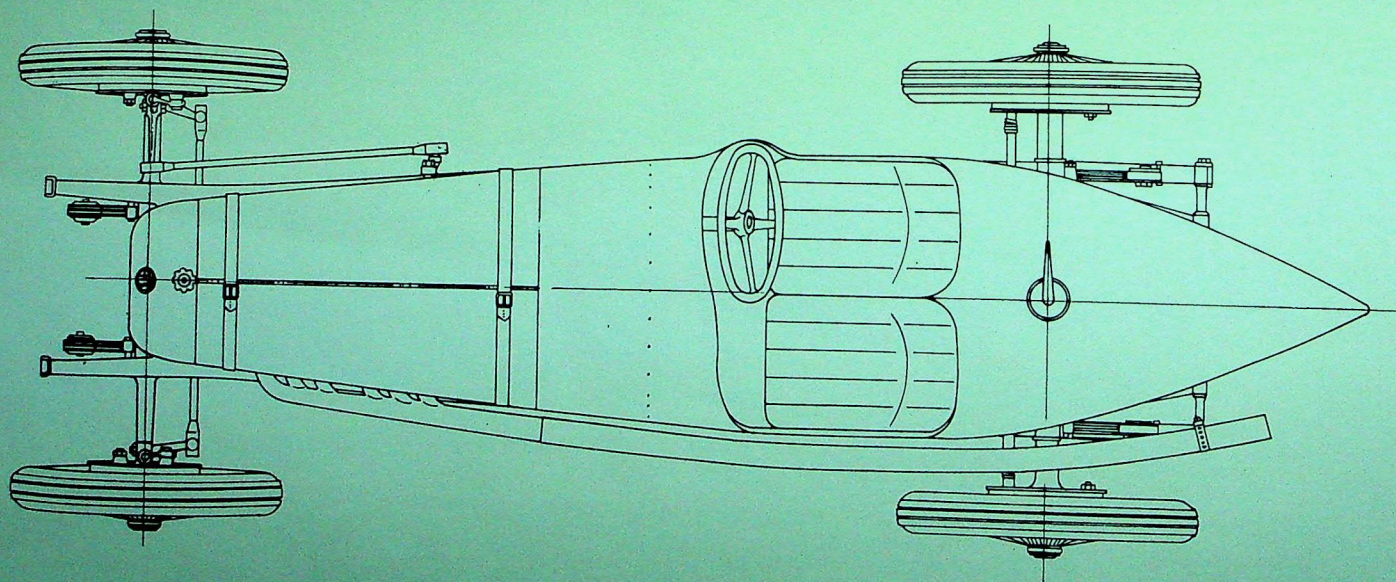
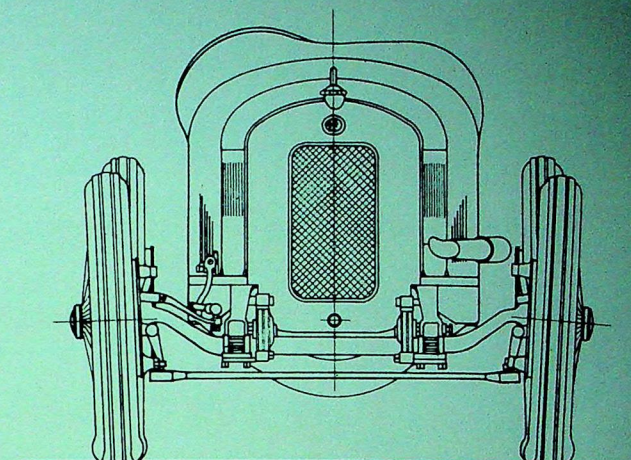
Il progetto della vettura GPR 1923 venne impostato dal cavalier Merosi nell'autunno del 1922 tenendo conto delle prescrizioni della formula in vigore dal 1922 che limitava la cilindrata dei motori a 2.000 cm³, stabiliva il peso minimo di 650 kg e definiva la distanza massima dell'estremità della coda in mm 1.500 dall'asse del ponte posteriore.
Per il motore si scelse il 6 cilindri a doppio albero a camme, con valvole inclinate e camera di scoppio emisferica, alimentazione ad aspirazione libera e doppia accensione. I gruppi dell'autotelaio furono tutti di nuovo disegno; il telaio seguiva la forma della carrozzeria; l'assale anteriore era munito dei freni; il ponte aveva la scatola in lega leggera; il cambio utilizzava la scatola del modello RL ma con nuovi rapporti; la carrozzeria era in lega leggera, a coda, con carenatura inferiore.
Dopo le prime prove del motore al banco si decise di sostituire i due blocchi di 3 cilindri ciascuno, costruiti in ghisa, con altri in acciaio con camicia esterna in lamiera saldata, allo scopo di ottenere un migliore raffreddamento della camera di scoppio, riducendone così anche il peso. Venne inoltre migliorato il manovellismo e la lubrificazione ottenendo una potenza di 95 CV a 5.000 g/min.
Le prove sulla pista di Monza in preparazione al 1. Gran Premio d'Europa, svoltosi il 9 settembre 1923, fecero registrare una velocità massima di 180 km/h.
La maneggevolezza della vettura permise di far rilevare, sul giro, dei tempi veramente ottimi, dovuti alla familiare dimestichezza dei piloti della squadra milanese su quel circuito e permisero di sperare in una buona affermazione. Questa però non poté realizzarsi a causa della tragica fine di Ugo Sivocci, deceduto per un incidente durante le ultime prove alla vigilia della tanto attesa competizione.
Nell'inverno del 1923 Jano, che già lavorava al progetto della P2, decise di applicare sul motore della P1 un compressore tipo Roots per poi utilizzare la vettura nella scelta di appropriati rapporti da usare sulla nuova vettura P2 per i diversi circuiti. La prova al banco del motore con compressore fornì una potenza di 115 CV a 5.000 g/min. Il compressore venne montato davanti al radiatore fra i due longheroni del telaio, mediante un prolungamento sull'asse motore. La velocità massima della vettura con compressore fu di 205 km/h.

Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 6 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 65 x 100; cilindrata cm³ 1.990; rapporto di compressione 7,3 (6,2 con compressore); potenza max CV 95 a 5.000 g/min; CV 115 a 5.000 g/min, con compressore; biblocco in acciaio rivestito in lamiera; testa cilindri incorporata nei biblocchi cilindri; camera di scoppio emisferica; 2 valvole per cilindro, in testa, inclinate a 90°; comando diretto, con interposizione di bilanciere a dito; comando distribuzione a ingranaggi; basamento e coppa in lega leggera; 7 supporti dell'albero motore; bielle con rulli; alimentazione con 2 carburatori verticali (1923); con 1 compressore e 1 carburatore verticale (1924); accensione con 2 magneti e 2 candele per cilindro, situate al centro; lubrificazione a pressione con pompa di mandata e ricupero; raffreddamento ad acqua con pompa e radiatore.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a secco, a dischi multipli, metallici; cambio in blocco col motore; 4 marce avanti e RM; rapporti del cambio: I 3, II 2,14, III 1,5, IV 1, RM 3,85; comando a leva centrale; ponte posteriore tipo rigido con scatola in lega leggera e tubi acciaio; rapporto al ponte 11/45.
Autotelaio: longheroni e traverse in lamiera stampata a C; sospensione a balestre semiellittiche coadiuvate da ammortizzatori a frizione, anteriori e posteriori; assale anteriore stampato con sezione circolare piena; sterzo a barra longitudinale e trasversale; guida a destra con comando a vite e ruota elicoidale; freni a tamburo sulle 4 ruote; comando freni a pedale sulle 4 ruote e a mano sulle ruote posteriori; ruote a raggi con cerchio a tallone per pneumatici 880 x 120 posteriori e 820 x 120 anteriori.
Carrozzeria: biposto, con sedili sfasati e serbatoio a coda tipo Gran Premio.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.650; carreggiata anteriore mm 1.200; carreggiata posteriore mm 1.240; peso della vettura a secco kg 850 (1923); con compressore kg 870 (1924); capacità del serbatoio carburante litri 120; capacità serbatoio olio litri 25; velocità max vettura km/h 180 (1923); con compressore km/h 205 (1924).

Prove ed esperienze

Questa vettura non poté dimostrare ufficialmente le proprie possibilità competitive, al 1. Gran Premio d'Europa, svoltosi il 9 settembre 1923, essendosi l'Alfa Romeo astenuta dalla partecipazione in segno di lutto per la morte del suo pilota Ugo Sivocci. Egli infatti alla vigilia della competizione, mentre eseguiva alcuni giri di prova, usciva di strada nella curva a sinistra dopo il sottopassaggio del percorso stradale, decedendo all'istante.
Le prime prove della vettura ebbero inizio sulla pista di Monza il mattino del 16 agosto 1923, alternandosi alla guida Antonio Ascari, Giuseppe Campari e Ugo Sivocci, i piloti designati dalla Casa per difendere i colori di marca. Ascari, malgrado che l'autodromo in quei giorni fosse frequentemente disturbato dal personale addetto ai lavori di incatramatura e riordino, superò più volte sulla pista e sui rettilinei la velocità di 180 km/h. Gli intensi allenamenti dei tre piloti e le generose prestazioni della solida vettura facevano sperare in una buona affermazione della Casa milanese, che per la prima volta si cimentava in una competizione internazionale qual era il 1. Gran Premio d'Europa. L'ingegnere Romeo, assistito dal cavalier Merosi, progettista, dall'ingegnere Rimini, direttore di corsa, e da Enzo Ferrari, seguì sempre personalmente tutte le fasi della messa a punto di questa vettura, denominata Gran Premio Romeo. Sui disegni infatti risultava la scritta GPR 1923, ma i giornalisti la denominarono P1.
Fu un vero peccato che a causa dell'incidente mortale occorso a Sivocci questa vettura non avesse potuto correre.
Verso la fine di marzo del 1924 una P1 munita di compressore, dopo alcune prove svoltesi sull'Autodromo di Monza, venne portata per ferrovia a Lione per eseguire le prime prove sul circuito scelto per lo svolgimento del 2. Gran Premio d'Europa. Quelle prove ebbero lo scopo di studiare i migliori rapporti da impiegare sulla nuova vettura P2, facendo prevedere su quel circuito una media non superiore ai 120 km/h. Guidati da Jano e da Bazzi, i piloti che parteciparono alle prove furono Ascari, Masetti e Wagner.
Una delle tre vetture GPR 1923 deve essere stata acquistata dal rappresentante dell'Alfa Romeo di Lecco, il quale la impiegò in una delle prime corse in salita effettuate sul percorso Lecco-Maggio.

Le tre vetture Gran Premio P1 alla vigilia del 1. GP d'Europa svoltosi a Monza il 9 settembre 1923.

Agosto 1923. Prove della P1 a Monza; un passaggio sul rettilineo delle tribune.

Settembre 1923. La Gran Premio P1 di Antonio Ascari alle ultime prove sulla pista di Monza. Di fianco alla vettura: Ascari e l'ingegnere Rimini.

La Gran Premio P1 del 1923, 6 cilindri, 2 litri ad alimentazione atmosferica. Alla guida è Ugo Sivocci e al suo fianco Attilio Marinoni.

Alfa Romeo Gran Premio Romeo P1 – 1923

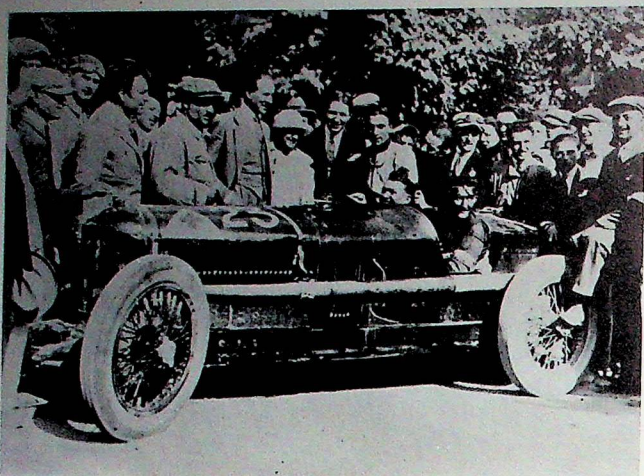
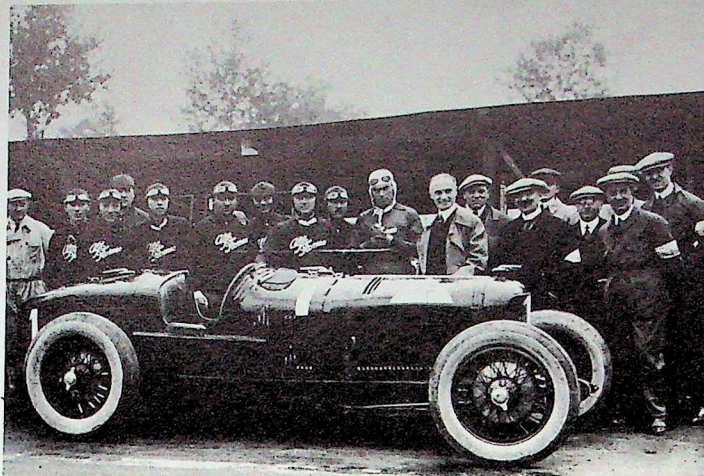
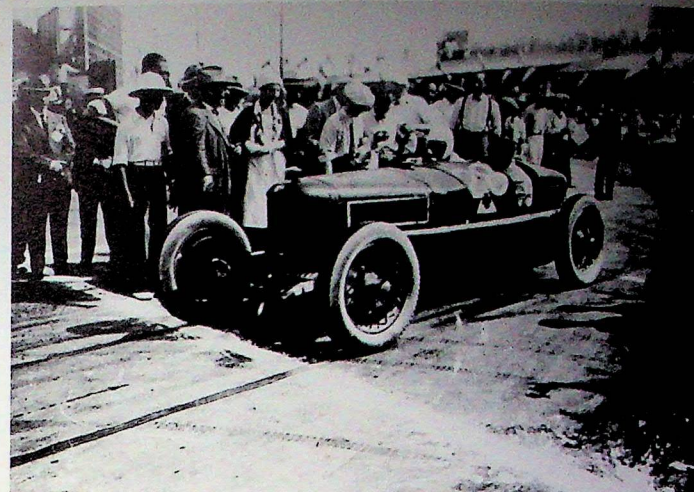
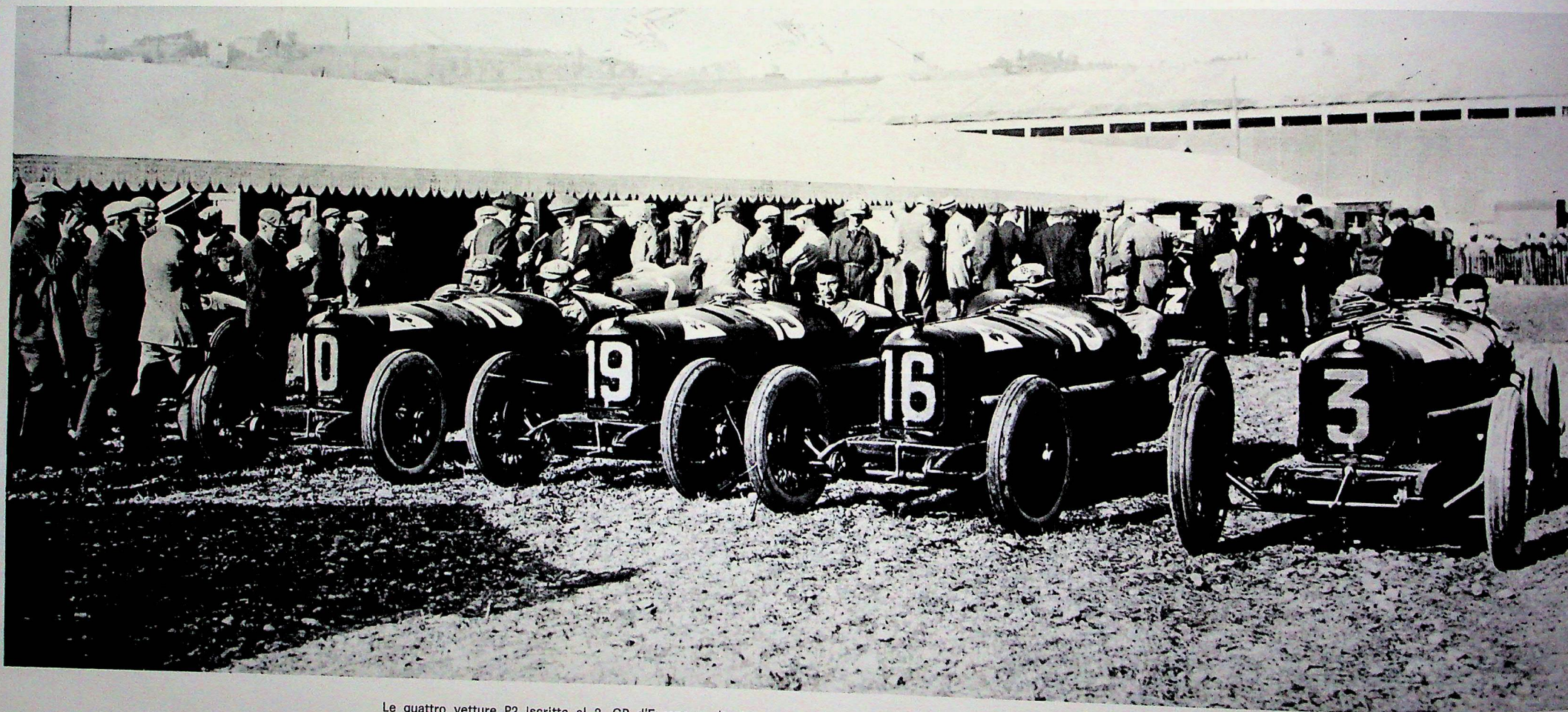
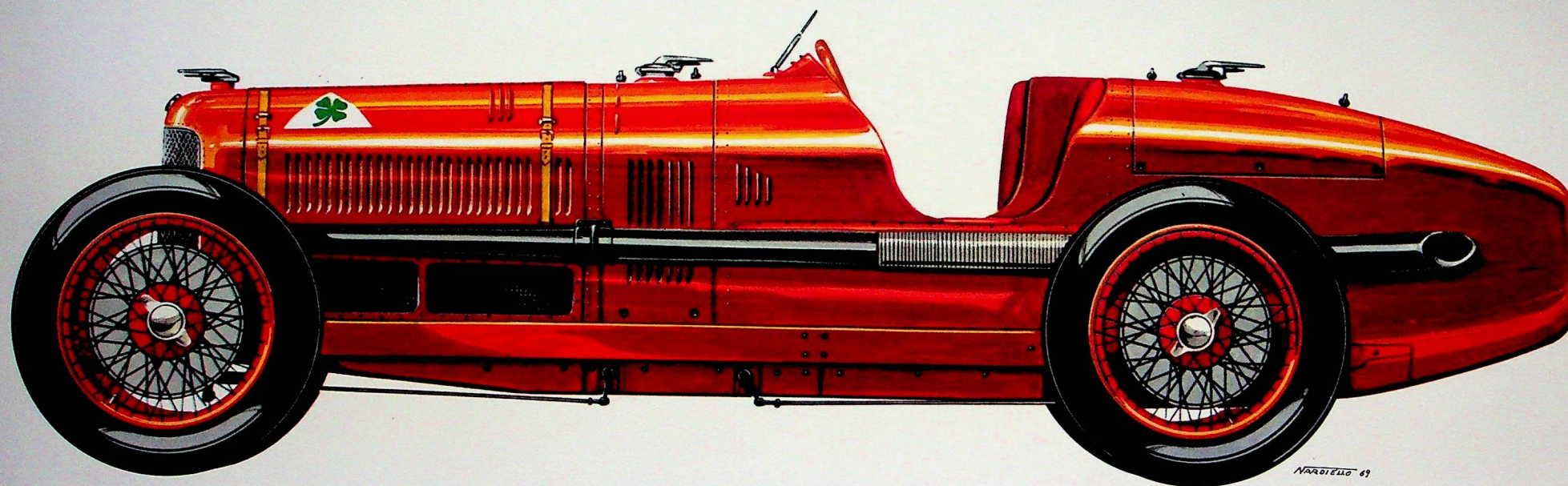
Vettura Gran Premio G.P.R. 1923 P1

Origine ed evoluzione

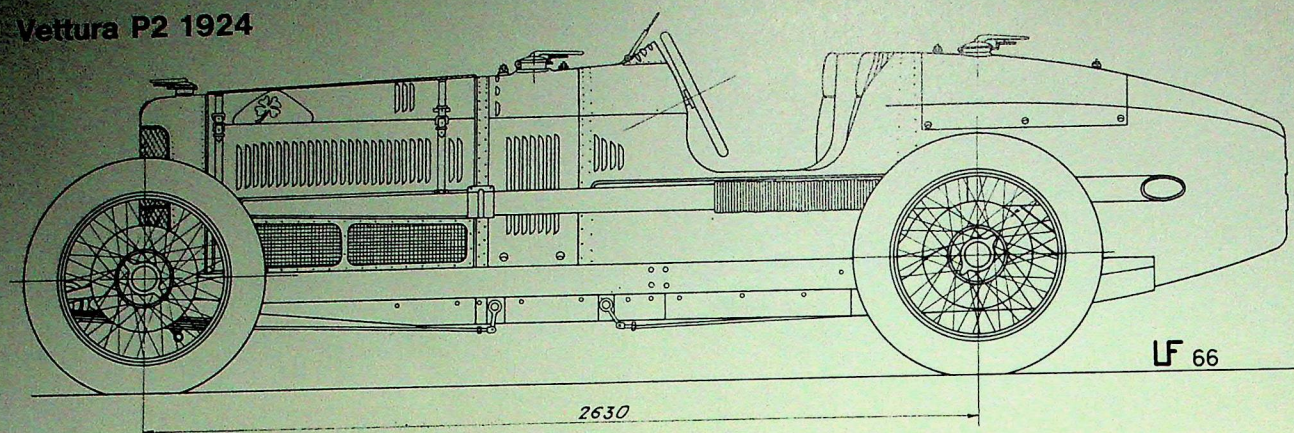
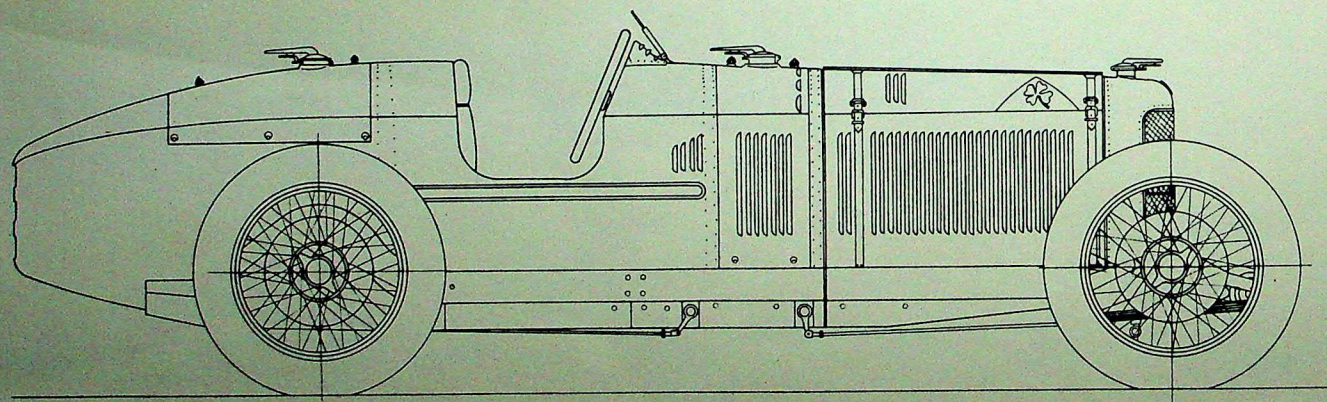
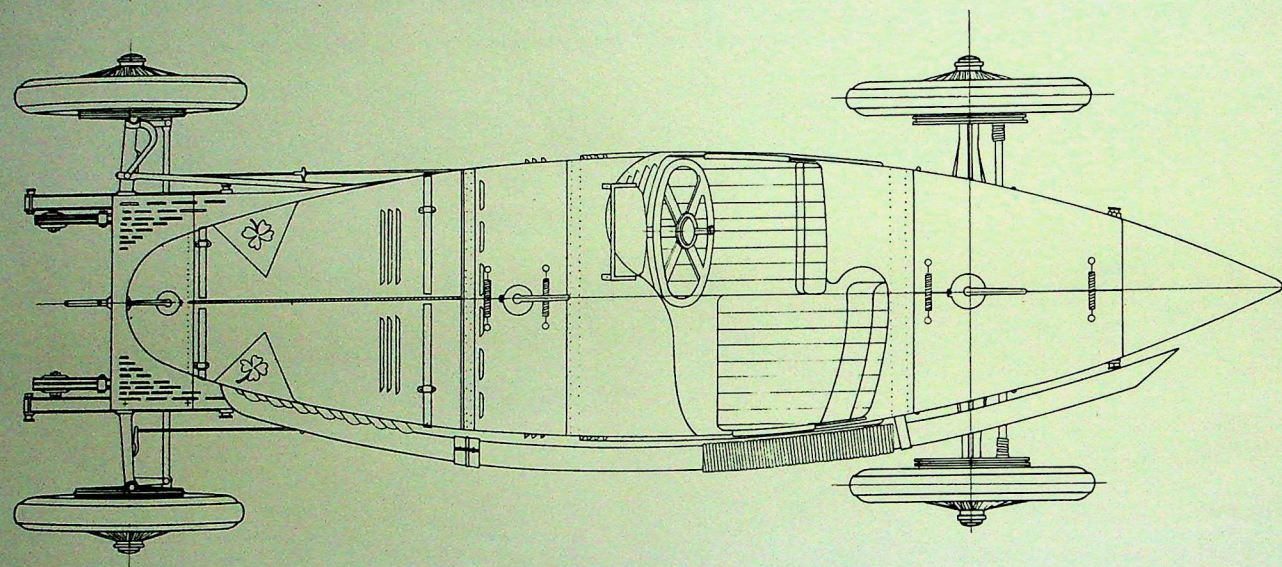
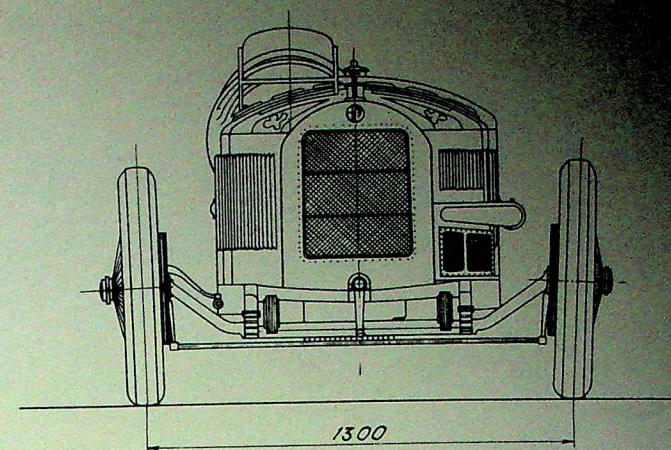
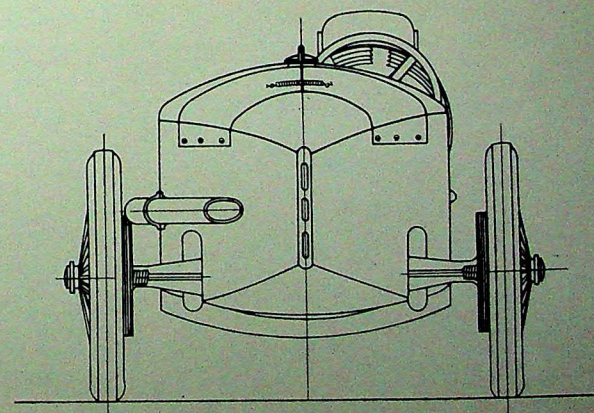
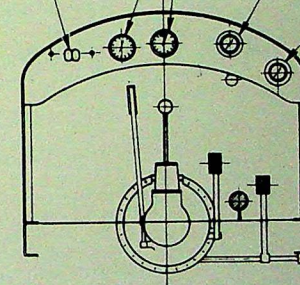
La P2 fu la prima vettura Gran Premio Alfa Romeo sovralimentata.
Dopo i risultati ottenuti nel 1. GP d'Europa del 1923 dalle vetture dotate di motori sovralimentati, la Casa milanese decise di costruire una nuova « due litri » per le competizioni internazionali del 1924. Assicuratasi la collaborazione del progettista Vittorio Jano, dotato di una decennale esperienza nella preparazione di macchine da corsa, la P2 venne costruita e montata presso il Reparto Esperienze in sei esemplari, in poco più di sei mesi dall'inizio del progetto. In marzo il primo motore iniziava le prove al banco e verso la fine di maggio la prima vettura andava al peso con i propri mezzi. Immediatamente i piloti Ascari e Campari fecero delle prove a Monza e in seguito sul percorso della Parma-Berceto. Il 9 giugno 1924 una P2, con Ascari alla guida, debuttava al 2. Circuito di Cremona e vinceva la corsa a una media così rilevante da meravigliare il mondo sportivo. Dopo quel debutto le vittorie nei Gran Premi internazionali del 1924 e del 1925 confermarono le doti eccezionali di questo modello.
Col suo motore da 8 cilindri in linea di 2 litri, sovralimentato, capace di erogare una potenza di 140 CV, limite mai raggiunto prima d'allora, con un peso a secco di 720 kg, per quel tempo eccezionalmente leggero, una velocità di oltre 220 km/h, una stabilità considerata superlativa, la P2 venne giustamente definita come la vettura di avanguardia che stabilì un nuovo orientamento della tecnica automobilistica nella vettura da corsa. Della P2 venne preparata anche una versione per circuiti stradali; essa differiva dal tipo con serbatoio a coda per il serbatoio con coda tronca che permetteva l'applicazione di una ruota di scorta. Questa versione venne denominata con « coda a bauletto » e il suo peso a secco risultò di 750 kg. Per le competizioni del 1925 venne ulteriormente aumentata la potenza del motore che raggiunse i 155 CV, avendo applicato due carburatori invece di uno e adottato un carburante con alcole. Venne pure aumentato il diametro dei tamburi freno. Nel 1929, per le gare di formula libera, si riuscì a ottenere dal medesimo motore una potenza di ben 175 CV. Nel 1927 per la Coppa Acerbo a Pescara, sulla P2 con serbatoio a coda venne applicata una ruota di scorta sul lato sinistro della coda.
Per il 1930 la Casa trasformò le tre vetture ancora esistenti in una rinnovata versione stradale che denominò: P2 1930.
Una delle sei vetture costruite nel 1924 si trova ora conservata presso il Museo della Casa Alfa Romeo.

Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 8 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 61 x 85; cilindrata cm³ 1.987; rapporto di compressione 6; potenza max CV 140 a 5.500 g/min (1924); CV 155 a 5.500 g/min (1925-1928); CV 175 a 5.500 g/min (1929); biblocco in acciaio rivestito in lamiera; testa cilindri incorporata nei biblocchi cilindri; camera di scoppio emisferica; 2 valvole per cilindro, in testa, inclinate a 104°; comando diretto, con interposizione di bilanciere a dito; comando distribuzione a ingranaggi; basamento e coppa in lega leggera; 10 supporti a rulli dell'albero motore; bielle con rulli; alimentazione sotto pressione con 1 compressore e 1 carburatore verticale (1924); con 2 carburatori verticali (1925-1929); accensione con un magnete e candele situate al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata e ricupero; raffreddamento ad acqua con pompa e radiatore.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a secco, a dischi multipli, metallici; cambio in blocco col motore; 4 marce avanti e RM; rapporti del cambio: I 2,88, II 1,91, III 1,27, IV 1, RM 2,84; comando a leva centrale; ponte posteriore tipo rigido con scatola in lamiera; rapporto al ponte 10/37.
Autotelaio: lungheroni e traverse in lamiera stampata a C; sospensioni a balestre semiellittiche, coadiuvate da ammortizzatori a frizione, anteriori e posteriori; assale anteriore stampato con sezione a C; sterzo a barra longitudinale e trasversale; guida a destra con comando a vite e ruota elicoidale; freni a tamburo sulle 4 ruote, comandati sia a pedale che a mano; ruote a raggi tangenti con cerchio Straight-Side da 19''; pneumatici 5,25 x 19 anteriori, 6,00 x 19 posteriori.
Carrozzeria: biposto, con sedili sfasati e con serbatoio a coda tipo Gran Premio per circuiti su pista; con serbatoio a coda tronca e ruota di scorta per circuiti stradali.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.630; carreggiata anteriore mm 1.300; carreggiata posteriore mm 1.200; peso della vettura a secco kg 720, con serbatoio a coda; kg 750 con serbatoio a coda tronca e ruota di scorta; capacità del serbatoio carburante litri 145; serbatoio supplementare litri 25 (1925); capacità serbatoio olio litri 20; velocità max vettura km/h 225.

Competizioni e successi

La mancata partecipazione della Casa milanese al 1. Gran Premio d'Europa a Monza nel 1923 per la morte di Ugo Sivocci, decise l'ingegnere Nicola Romeo ad affrontare col massimo impegno la lotta per l'affermazione dei suoi prodotti nelle successive competizioni internazionali. I trionfi della P2 premiarono la fiducia da lui posta nelle capacità dei piloti e collaboratori, da diversi anni abituati alle vittorie nelle gare nazionali.
Il debutto della P2 avvenne il 9 giugno 1924 al 2. Circuito di Cremona. Iscritta una sola vettura pochi giorni prima della gara, la sua vittoria suscitò un inatteso stupore per le sorprendenti prestazioni del nuovo prodotto dell'Alfa, prestazioni che furono confermate con la vittoria al 2. GP d'Europa a Lione nel successivo 3 agosto e nel GP d'Italia del 19 ottobre a Monza, dove quattro P2 si classificarono ai primi quattro posti. Queste vittorie, se manifestarono al mondo sportivo la maturità raggiunta dalla Casa del Portello, decisero più di una fabbrica a rinunciare alla lotta per la superiorità competitiva della P2 e culminarono nel 1925 con la conquista del 1. Campionato del Mondo.
Con la nuova formula di 1.500 cm³ per il 1926, varata così in ritardo da rendere impossibile la preparazione di una nuova vettura, l'Alfa Romeo decise di astenersi dal partecipare ai Gran Premi.
Dal 1926 al 1929 la P2 comparve però ancora in gare di formula libera, riscuotendo nuovi successi.
Diamo qui di seguito il libro d'oro della P2 Alfa Romeo: 1924, Circuito di Cremona: 1. assoluto - GP d'Europa a Lione: 1. e 4. assoluto - GP d'Italia a Monza: 1., 2., 3. e 4. assoluto. 1925, GP d'Europa a Spa: 1. e 2. assoluto - GP d'Italia a Monza: 1., 2. e 5. assoluto - 1. Campionato del mondo. 1926, GP di Roma: 2. e 3. assoluto - Chilometro lanciato a Zurigo: 1. assoluto - Salita Giubiasco-Monteceneri: 1. assoluto - Chilometro lanciato Monteceneri: 1. assoluto - Chilometro lanciato Friburgo: 1. assoluto - Salita del Klausen: 1. assoluto. 1927, salita Merluzza a Roma: 1. assoluto - Coppa Acerbo a Pescara: 1. assoluto - GP Esperanza a Santa Fè in Argentina: 1. assoluto - GP Milano: 2. assoluto. 1928, 10 Chilometri lanciati a Cremona: 1. assoluto - Salita Susa-Moncenisio: 1. assoluto - Coppa Acerbo a Pescara: 1. assoluto - GP d'Italia: 2. assoluto. 1929, Circuito Alessandria: 1. assoluto - GP di Roma: 1. e 2. assoluto - Coppa Ciano a Livorno: 1. e 5. assoluto - GP Monza: 1. assoluto - Circuito di Cremona: 1. e 2. assoluto - 10 Chilometri lanciati a Cremona: 1. e 2. assoluto e record mondiale su strada, categoria 2 litri, 223,325 km/h - GP di Tunisi: 1. assoluto.

La prima corsa vittoriosa della P2: il Circuito di Cremona svoltosi il 9 giugno 1924. Antonio Ascari dopo l'arrivo circondato da autorità e sportivi entusiasti.

La squadra dell'Alfa Romeo al 4. GP d'Italia svoltosi il 19 ottobre 1924 a Monza, con Ascari giunto primo, Wagner secondo, Campari terzo e Minoja quarto.

La P2 di Achille Varzi al 9. Circuito del Montenero (Livorno), svoltosi il 21 luglio 1929, da lui portata magistralmente alla vittoria alla media di 87 km/h.

Le quattro vetture P2 iscritte al 2. GP d'Europa svoltosi a Lione il 3 agosto 1924. Giuseppe Campari conquistò la vittoria.

Alfa Romeo Gran Premio P2 – 1924

Vettura P2 1924

LF 66

2630

Origine ed evoluzione

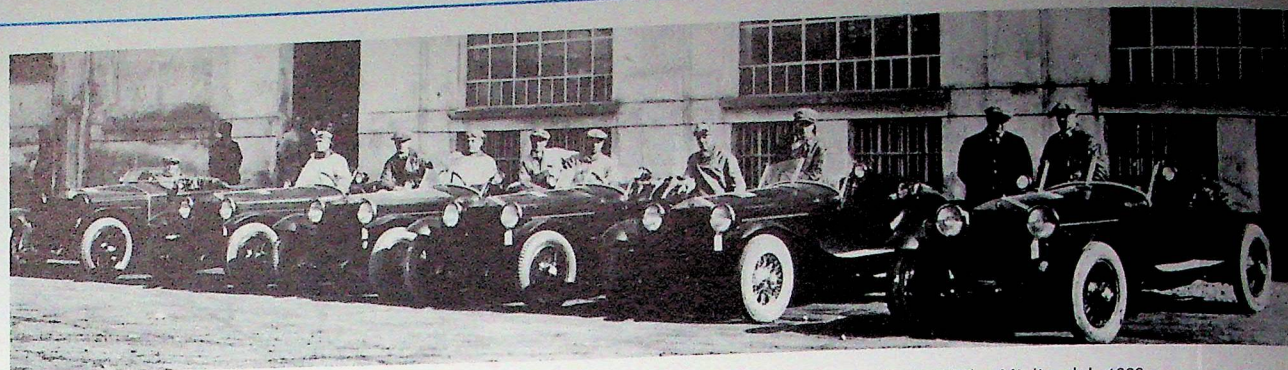
L'Alfa Romeo con la RL aveva conquistato un'ottima reputazione anche tra i possessori delle vetture da turismo; tuttavia le difficoltà del mercato l'avevano consigliata a produrre dal 1924 la RM, vettura da turismo con un ottimo spazio carrozzabile e con un motore da 2 litri a 4 cilindri, vettura ideale per una clientela che desiderava ridurre le spese d'esercizio. Tuttavia, in quel periodo successivo alla prima guerra mondiale, aveva preso l'avvento la vetturetta utilitaria destinata alla divulgazione dell'automobile come nuovo mezzo meccanico per trasporto e diporto. L'Alfa Romeo, dopo le vittorie della P2, incaricò Jano di studiare una vettura di media cilindrata con caratteristiche brillanti, che permettesse di fornire le migliori prestazioni. Nacque così la 6C 1500 a 6 cilindri, leggera, stabile, con una ripresa magnifica; essa precorse gli orientamenti dell'industria automobilistica europea, soprattutto perché Jano la progettò tenendo conto dei progressi acquisiti nella costruzione delle vetture da corsa di cui la P2 era di esempio. Al Salone dell'Auto di Milano dell'aprile 1925 e a quelli di Parigi e di Londra, comparve il primo autotelaio con motore a 1 solo albero a camme in testa, ottenendo il consenso dei tecnici per le geniali soluzioni realizzate.
Al principio del 1927 ebbe inizio la consegna delle vetture ai clienti del modello a 4 e a 6 posti, mentre agli inizi del 1928 venne immesso sul mercato il modello con motore a 2 alberi a camme in testa, il quale ottenne le più entusiastiche accoglienze tra la schiera degli appassionati italiani e stranieri.
Nella 2. Mille Miglia del 1928 venne sperimentato con successo il motore sovralimentato, superando i timori di quanti dubitavano della sua utilizzazione nell'uso turistico; di questo modello si ebbero richieste specialmente tra gli sportivi che lo utilizzarono per le gare su circuiti stradali e in salita.
Per le gare effettuate dai piloti della Casa vennero preparati dei motori con cilindro e testa in un'unica fusione per eliminare l'inconveniente della bruciatura della guarnizione tra testa e cilindro, causato dal rilevante aumento di potenza.
Il radiatore delle vetture di serie e per la Mille Miglia del 1928 fu del tipo a superficie piatta, mentre per la piccola produzione del 1929 e 1930 del modello 6C 1500 SS si adottò il tipo con superficie anteriore inclinata preparato per il modello 6C 1750 SS.

Scheda tecnica

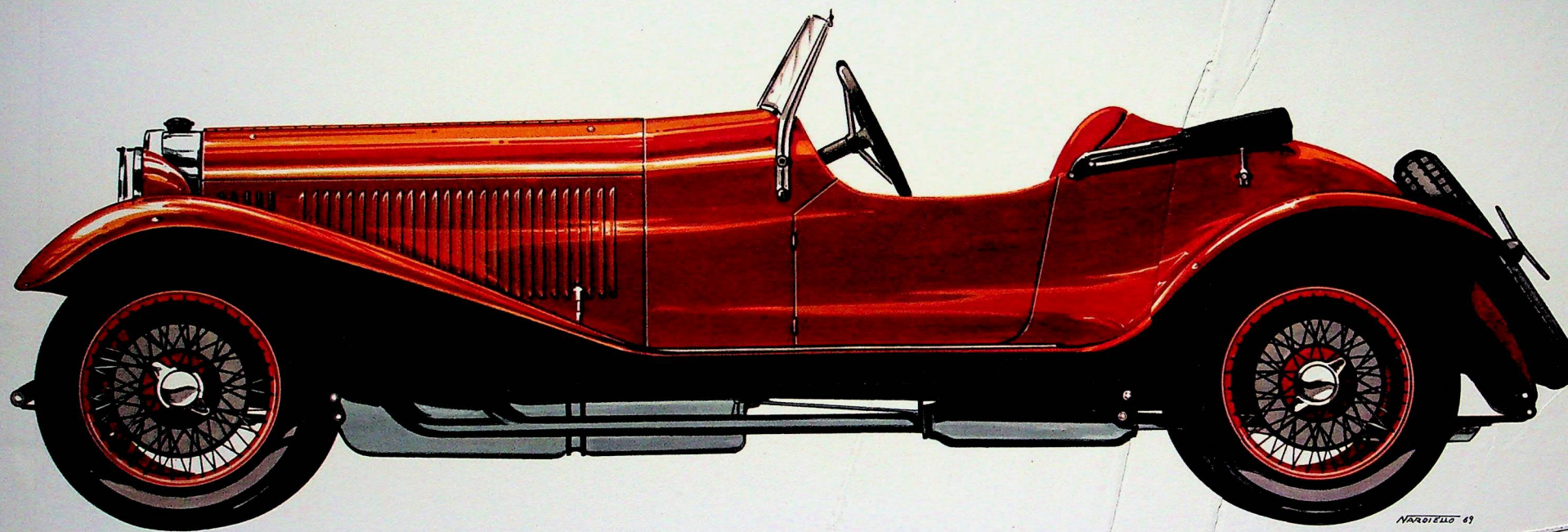
Motore: anteriore a 4 tempi; 6 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 62 x 82; cilindrata cm³ 1.487; rapporto di compressione 6,75 (Super Sport senza compressore=SSN); 5,25 (Super Sport con compressore = SSC, Super Sport con testa fissa = SSTF); potenza max CV 60 a 4.800 g/min (SSN); CV 76 a 4.800 g/min (SSC); CV 84 a 5.000 g/min (SSTF); monoblocco in ghisa (SSN, SSC); testa cilindri in ghisa, smontabile (SSN, SSC); testa incorporata nei cilindri (SSTF); camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 90° (SSN, SSC, SSTF del 1929); inclinate a 100° (SSTF del 1930); 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione con albero verticale e 2 coppie coniche, con rinvio per comando alberi a camme; basamento e coppa in lega leggera; 5 supporti dell'albero motore; alimentazione atmosferica con 1 carburatore verticale doppio corpo (SSN); sotto pressione con 1 compressore a 2 lobi e 1 carburatore orizzontale monocorpo (SSC del 1928); a doppio corpo (SSC del 1929, SSTF); accensione con distributore e bobina; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata, raffreddamento ad acqua con pompa, senza ventilatore; radiatore piatto (SSC del 1928); radiatore inclinato (SSN, SSC del 1929-'30); dinamo e motorino.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a secco, a dischi multipli; cambio in blocco col motore; 4 marce avanti e RM; rapporti del cambio: I 3,33, II 2,10, III 1,46, IV 1, RM 2,97; comando a leva centrale; ponte posteriore tipo rigido con scatola in lamiera; rapporto al ponte 12/54 e 12/51.
Autotelaio: lungheroni e traverse in lamiera stampata a C; sospensioni a balestre semiellittiche coadiuvate da ammortizzatori a frizione, anteriori e posteriori; assale anteriore stampato con sezione a C; sterzo a barra longitudinale e trasversale; guida a destra con comando a vite e ruota elicoidale; freni a tamburo sulle 4 ruote, comandati sia a pedale che a mano; ruote a raggi tangenti con cerchio Straight-Side da 18"; pneumatici 27 x 4,75 (5,00 x 18); impianto elettrico a 12 volt.
Carrozzeria: a 2 posti tipo spider, con parafanghi, parabrezza e mantice pieghevole; 2 ruote di scorta.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.920; carreggiata anteriore e posteriore mm 1.380; peso della vettura a secco kg 860; capacità del serbatoio carburante litri 80 + 15 nella vaschetta; capacità olio nella coppa, litri 9 + 6,5 nel serbatoio di riserva; velocità max km/h 130 (SSN); km/h 140 (SSC); km/h 155 (SSTF).

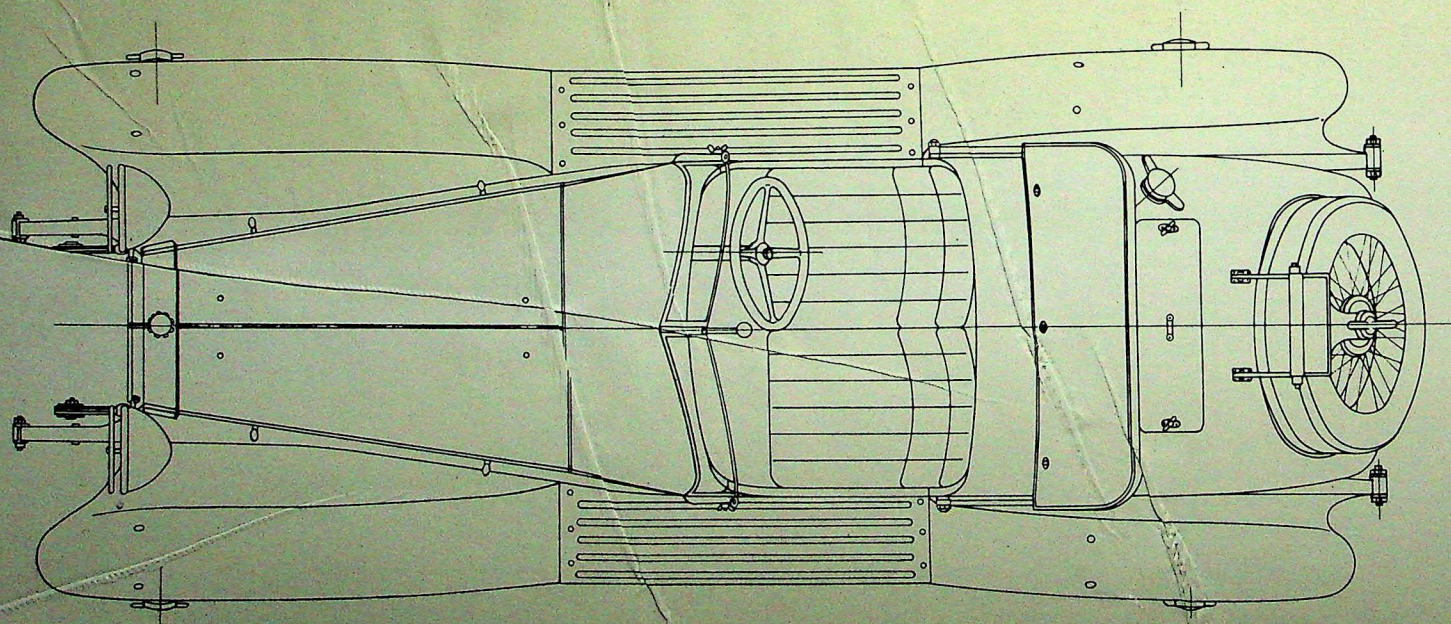
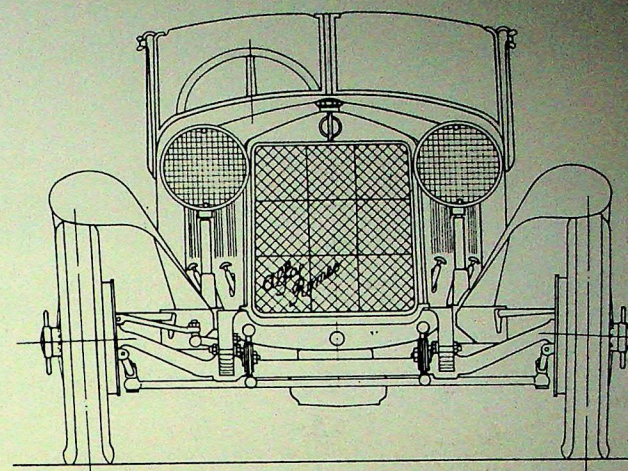
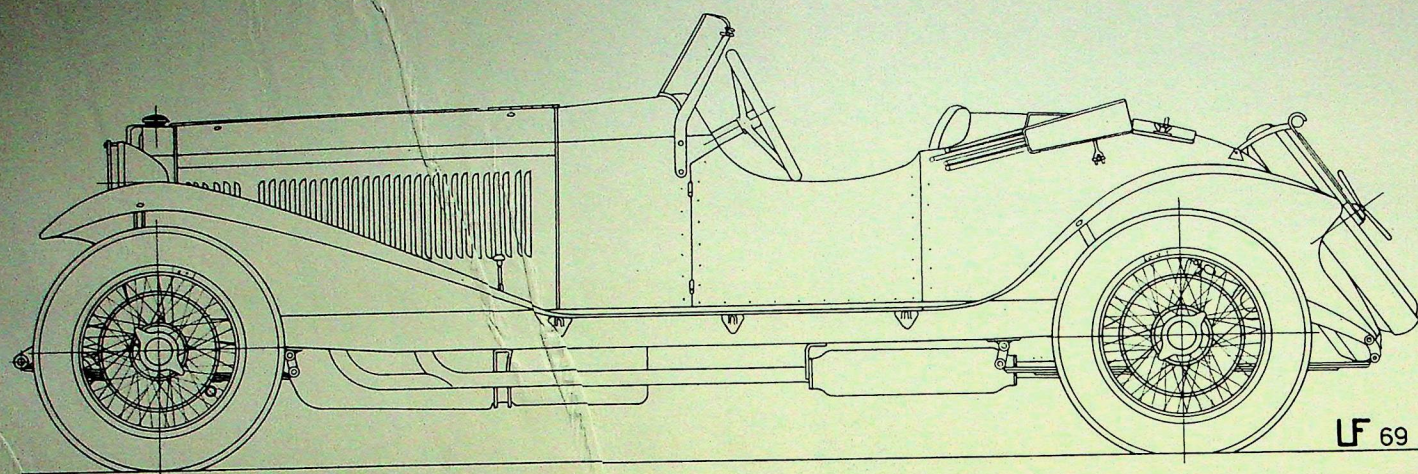
Competizioni e successi

La prima competizione alla quale partecipò il modello 6C 1500, nella versione Sport con motore a 2 alberi a camme in testa, fu il 1. Circuito di Modena effettuatosi il 5 giugno 1927, dove conquistò il primo e secondo posto assoluto. A questo successo fecero seguito nei mesi successivi significative vittorie. Degne di rilievo le affermazioni alla salita Cuneo-Colle della Maddalena coi primi tre posti assoluti e alla 1. Coppa Ciano col primo e secondo assoluto. Strepitosa fu l'affermazione ottenuta nella 2. Mille Miglia del 1928 in cui le otte vetture partite giunsero tutte al traguardo. Campari, che pilotava la 6C 1500 sperimentale munita di compressore, conquistò il primo posto assoluto; le altre Alfa 6C 1500 Sport i primi sette posti di categoria. Nella successiva 19. Targa Florio, Campari, dopo 540 km di lotta, si classificò secondo, a meno di due minuti dal primo che pilotava una vettura da Gran Premio di cilindrata maggiore. Altre conferme delle brillanti prestazioni della 6C 1500 furono ottenute nel 1928 con la conquista del primo posto assoluto: al 3. Circuito di Alessandria con Enzo Ferrari, al 4. Giro di Sicilia con Costante Magistri, alle 6 Ore di Brooklands con Giulio Ramponi, al 2. Circuito di Modena con Enzo Ferrari, con Giuseppe Campari alla Vittorio-Cansiglio, con Bruno Presenti al Circuito Val d'Elsa, al 5. Circuito della Sila con Guido D'Ippolito. Fu la 6C 1500 a iniziare la serie delle vittorie assolute consecutive dell'Alfa Romeo, dal 1928 al 1933, alle 24 Ore di Spa per merito di Marinoni-Ivanowski. Nel 1928 continuarono i successi assoluti con Razzanti alla 2. Coppa Ciano, con Ivanowski alla Coppa Boillot e al Circuito Routes Pavées, con D'Ippolito alla Coppa Principessa di Piemonte, con Sillitti alla salita del Monte Pellegrino a Palermo. Nel 1929 Ramponi-Lurani furono primi assoluti alle Doppie 12 Ore di Brooklands, mentre Ivanowski conquistò la vittoria al GP d'Irlanda.
Nel 1929 la 6C 1500 si trovò a cedere il posto d'onore alla 6C 1750. Essa tuttavia in quell'anno conquistò le seguenti vittorie di Categoria: alla 3. Mille Miglia con Pirola-Guidotti, al 6. Circuito d'Alessandria con Pietro Ghersi, alla 5. Coppa Messina con Achille Varzi, al Circuito di Thuin in Belgio con Zehender, al GP d'Irlanda con Ivanowski, alla Coppa delle Alpi con Brambilla, al Tourist Trophy con Campari primo, Eyston secondo, Ramponi terzo, Marinoni quarto. Del 1930 ricorderemo la vittoria di classe alla Doppia 12 Ore di Brooklands, conquistata dalla coppia Kenyon-Lurani. Degne di menzione le vittorie di classe alle Mille Miglia del 1930-'31-'32-'33-'34.

Campari-Marinoni sulla 6C 1500 Super Sport con compressore alla 2. Mille Miglia svoltasi il 1. aprile 1928. Campari si classificò primo assoluto. Nella foto, Campari al Passo della Raticosa.

Le sei vetture della squadra Alfa Romeo al Portello pronte per partecipare alla 2. Mille Miglia del 1928.

Le 6C 1500 Super Sport partecipanti al Tourist Trophy svoltosi il 17 agosto 1929. Campari si classificò secondo assoluto, dopo una serrata lotta con Caracciola, su una Mercedes 7 litri.

La 6C 1500 Super Sport della signorina Anna Peduzzi (Marocchina) in una delle corse in salita alle quali ella prese parte nel 1933.

Alfa Romeo 6C 1500 Super Sport – 1928

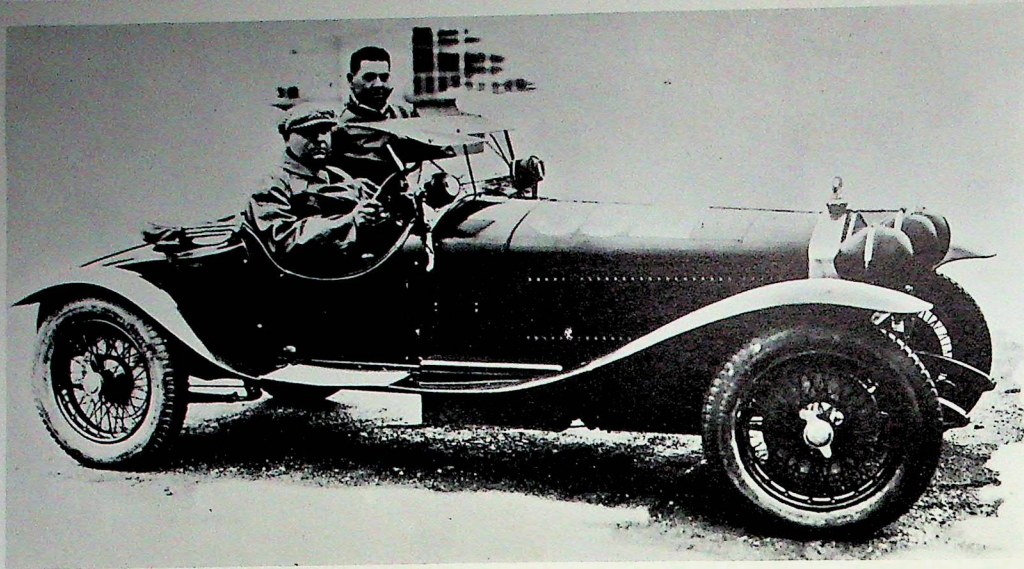
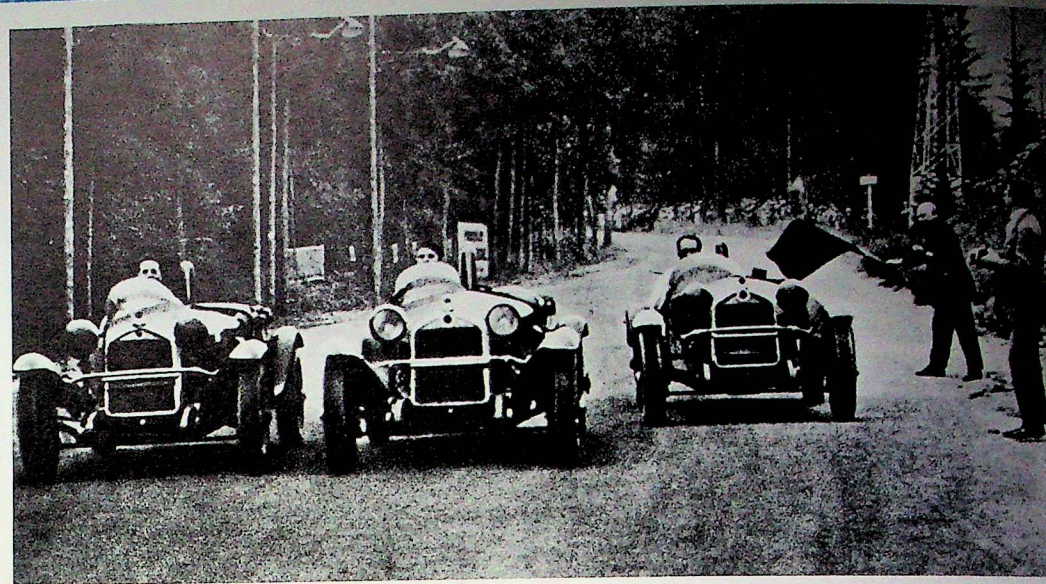
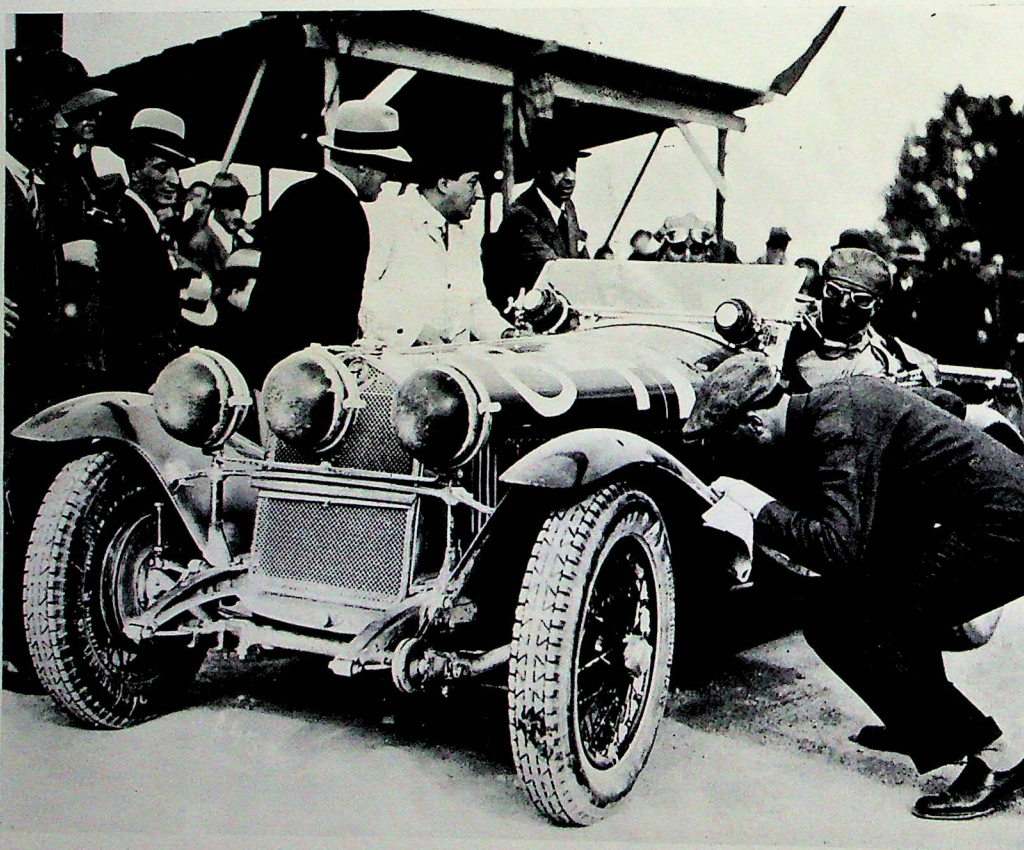
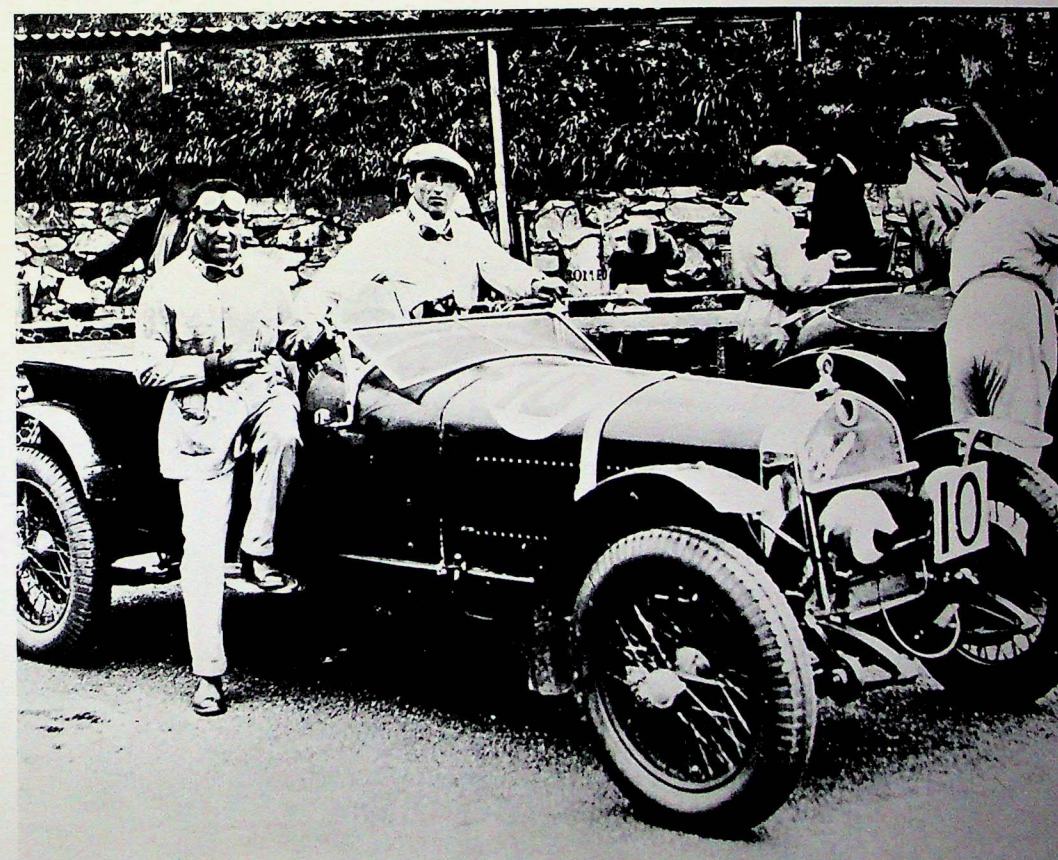
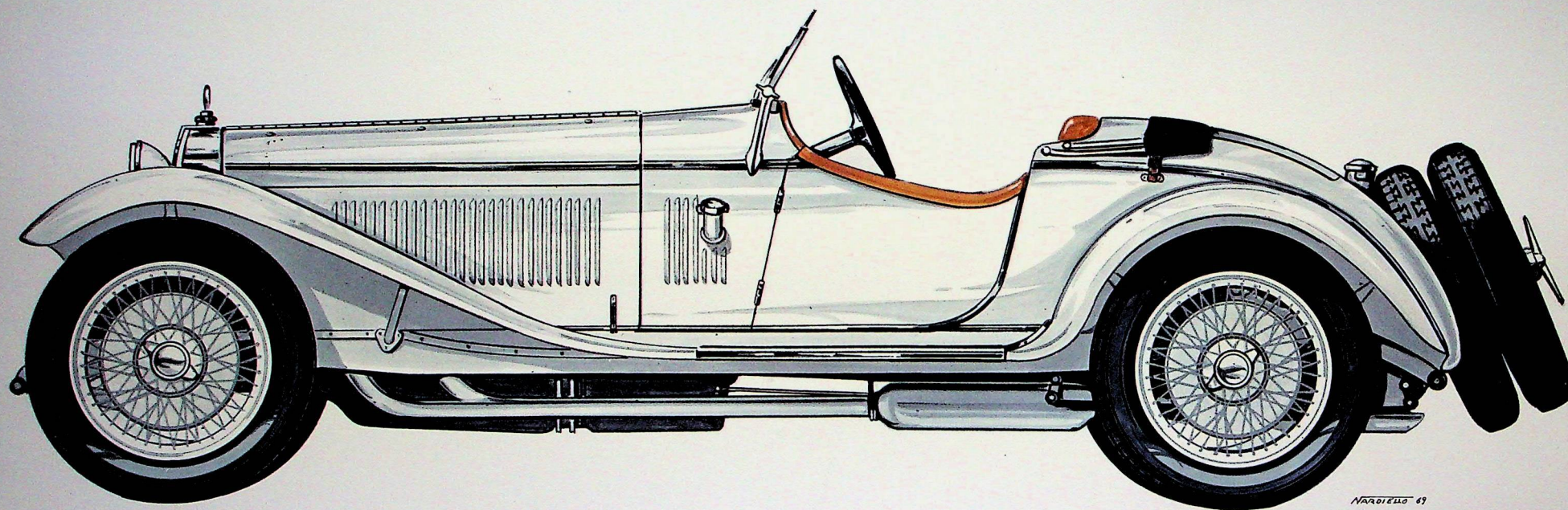
Spider 6C 1500 Super Sport 1928

Origine ed evoluzione

La 6C 1750 fu prodotta in serie dal 1929 al 1933. Questo modello, anche se la sua struttura generale risultava simile al 6C 1500, doveva considerarsi un prodotto nuovo al quale erano stati apportati perfezionamenti e migliorie tali da renderlo idoneo a condizioni d'impiego esasperate, in previsione dei percorsi su autostrade e su percorsi misti.
L'Alfa Romeo che vantava da anni una tradizione di vetture di qualità, con la produzione della 6C 1750 progettata da Jano poteva affermare di aver trovato la formula della vettura sportiva, moderna e leggera, formula che le ottenne il successo e l'attenzione del mondo dell'automobile. Se i modelli 6C 1750 da turismo riscossero l'approvazione degli stilisti per l'apprezzata eleganza delle linee create dai maggiori carrozzieri dell'epoca, il modello spider 2 posti 6C 1750 Gran Sport attirò l'interesse degli amanti dello sport desiderosi di partecipare a gare locali o nazionali.
La presentazione del nuovo modello 6C 1750 avvenne in occasione del II Salone dell'Auto di Roma nel gennaio del 1929, e il debutto sportivo nella successiva 3. Mille Miglia con un grande successo.
Rispetto al modello 6C 1500 Super Sport, l'aumento di potenza del motore fu dovuto, oltre che alla maggiore cilindrata, ad un sensibile incremento della potenza specifica, mantenendo invariati i consumi; al motore venne inoltre eliminato il rinvio del comando compressore, la cui soluzione migliorò anche l'estetica del gruppo; l'autotelaio ebbe il passo ridotto da m 2,92 a 2,745; il serbatoio del carburante venne spostato indietro oltre l'asse delle ruote posteriori abbassandone il baricentro, spostando anche le cassette batteria e utensili, dalla loro posizione laterale a dietro i sedili, per aumentare il carico sull'asse posteriore e ottenere una maggiore aderenza delle ruote motrici.
Anche per la versione da corsa per i piloti della Casa il motore 6C 1750 ebbe diverse varianti: il cilindro e la testa vennero costruiti in un blocco unico; il gruppo superiore degli ingranaggi comando alberi a camme venne rinforzato; il basamento venne costruito appositamente per alloggiarvi un albero motore con 8 supporti invece di 5 e bielle con metallo antifrizione colato direttamente; i pistoni furono costruiti con rapporto di 6,5, le valvole ebbero un maggior diametro e il profilo degli alberi a camme fu modificato per ottenere un'alzata superiore.
Nel Museo dell'Alfa Romeo esistono due spider 6C 1750; questo modello è ancor oggi reperibile marciante presso molti soci dei Club d'epoca.

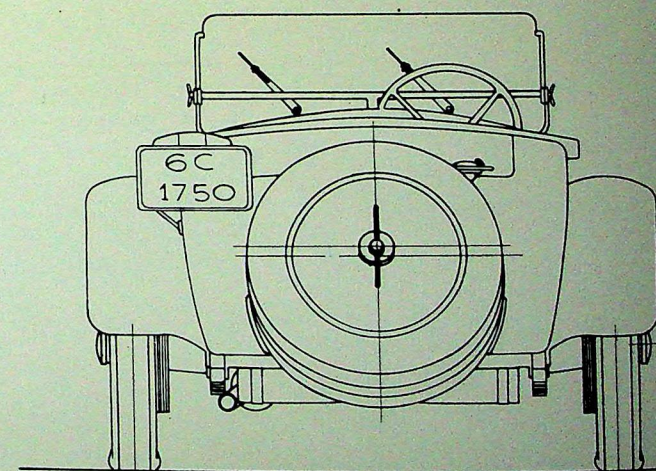
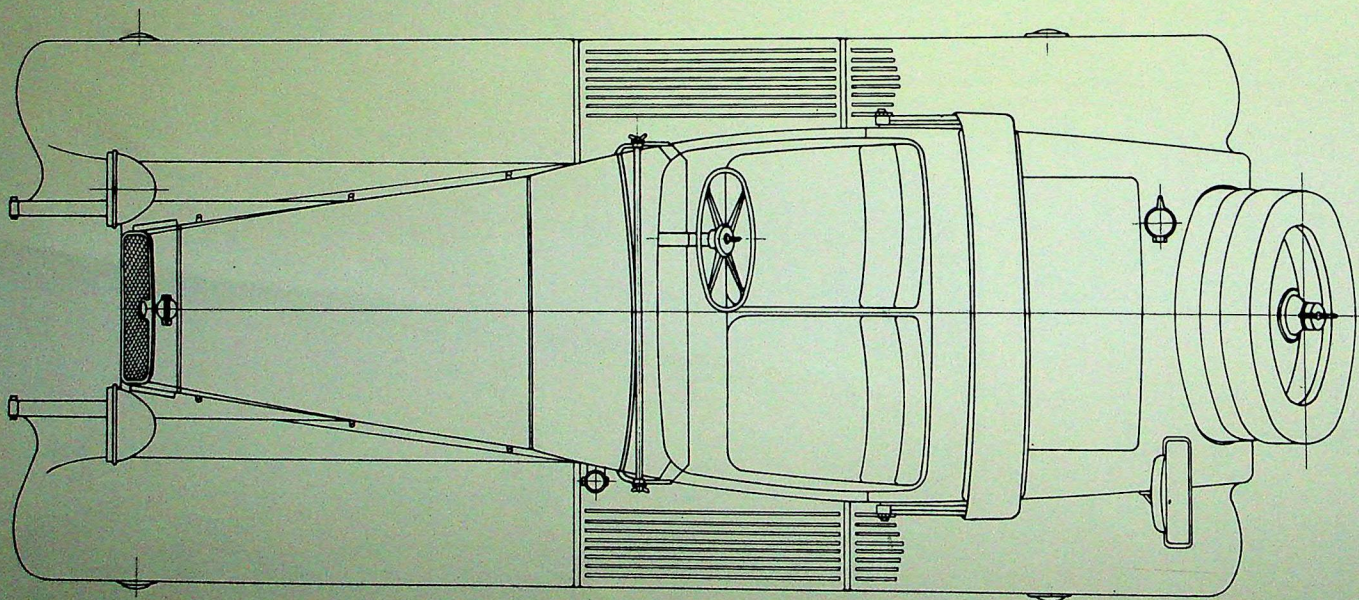
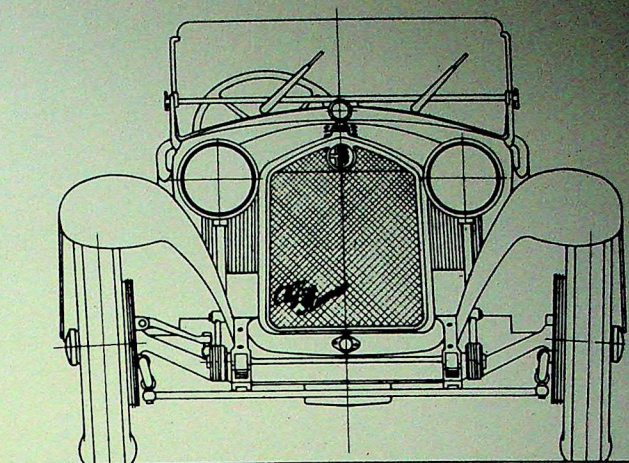
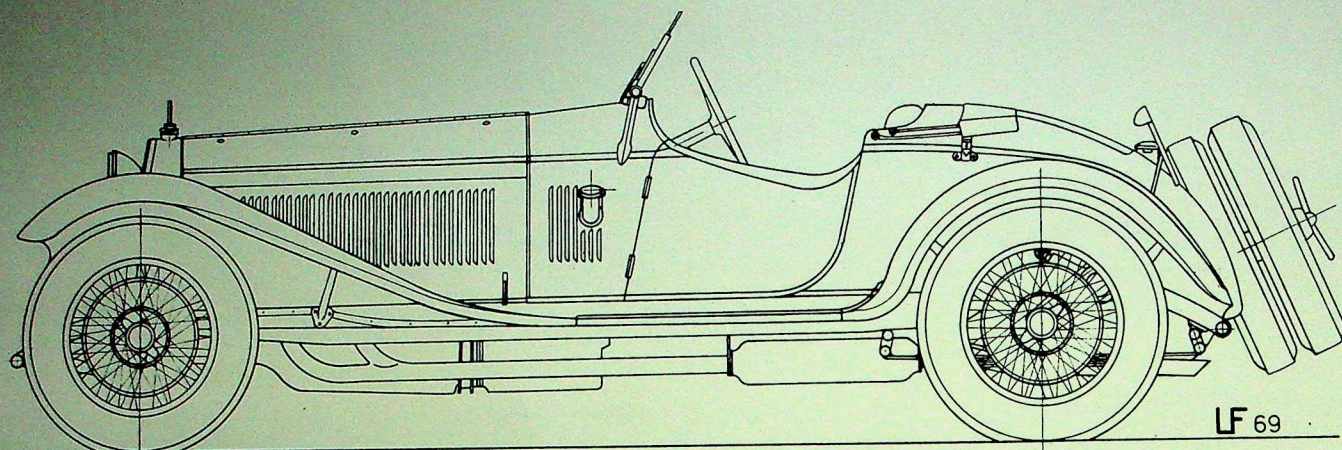
Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 6 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 65 x 88; cilindrata cm³ 1.752; rapporto di compressione 6,25 (SS senza compressore = SSN 3. serie); 5 (SS con compressore = SSC 3. serie, GS 4. e 5. serie); potenza max CV 64 a 4.500 g/min (SSN); CV 85 a 4.500 g/min (SS, GS); CV 95 a 4.800 g/min (SSTF 1929); CV 102 a 5.000 g/min (GSTF 1930); monoblocco in ghisa; testa cilindri in ghisa, smontabile (SSN, SSC, GS); testa incorporata nei cilindri (SSTF 1929-1930); camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 90° (SSN, SSC, GS); inclinate a 100° (SSTF, GSTF); 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione con albero verticale e 2 coppie coniche, con rinvio per comando alberi a camme; basamento e coppa in lega leggera; 5 supporti dell'albero motore (SSN, SSC, GS); 8 supporti dell'albero motore (GSTF); alimentazione atmosferica con 1 carburatore verticale doppio corpo (SSN); sotto pressione con 1 compressore a 2 lobi e 1 carburatore orizzontale doppio corpo (SSC, GS, SSTF, GSTF); accensione con distributore e bobina; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata; raffreddamento ad acqua con pompa, senza ventilatore; radiatore inclinato; dinamo e motorino.
Trasmissione: ruote motrici posteriori: frizione a secco, a dischi multipli; cambio in blocco col motore; 4 marce avanti e RM; rapporti del cambio: I 3,07, II 1,91, III 1,32, IV 1, RM 2,61; comando a leva centrale; ponte posteriore con scatola in lamiera; rapporto al ponte 12/54 (SSN, GS 6. serie); 12/49 (SSC); 12/51 (GS); 13/51 (GS); 13/51 - 13/49 (GSTF 1929-1930).
Autotelaio: longheroni e traverse in lamiera stampata a C; sospensioni a balestre semiellittiche e ammortizzatori a frizione, anteriori e posteriori; assale anteriore stampato con sezione a C; sterzo a barra longitudinale e trasversale; guida a destra con comando a vite e ruota elicoidale; freni a tamburo sulle 4 ruote, comandati a pedale e a mano; ruote a raggi tangenti con cerchio a canale da 18"; pneumatici 27 x 4,75 (5,00 x 18) 3. serie; 28 x 5,25 (5,50 x 18) 4. e 5. serie; impianto elettrico a 12 volt.
Carrozzeria: a 2 posti tipo spider, con parafanghi, parabrezza e mantice pieghevole; 2 ruote di scorta.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.745; carreggiata anteriore e posteriore mm 1.380; peso della vettura a secco kg 900 (SSN); kg 920 (SSC, GS); kg 860 (SSTF 1929); kg 840 (GSTF 1930); capacità del serbatoio carburante, litri 85 + 12 nella vaschetta; capacità olio nella coppa litri 9 + 6,5 nel serbatoio riserva; velocità max km/h 130 (SSN); km/h 145 (SSC, GS); km/h 165 (SSTF); km/h 170 (GSTF 1930).

Competizioni e successi

La 6C 1750 dimostrò di essere la classica vettura dalla guida sportiva, agile e brillante.
Il suo debutto sportivo avvenne alla 3. Coppa della Mille Miglia del 1929 con la partecipazione di due squadre ufficiali composte da tre 6C 1750 SS ciascuna, oltre a una ventina del medesimo tipo fornite a clienti sportivi assistiti dalla Casa nei rifornimenti durante la corsa. L'inappuntabile preparazione tecnica e la perfetta organizzazione ebbero come risultato un vero trionfo. Tutte le vetture 6C 1750 partite, eccetto una, raggiunsero il traguardo a medie altissime.
Durante l'annata 1929 furono inoltre ottenute, oltre alla Mille Miglia, le seguenti importanti vittorie assolute: il GP delle Frontiere in Belgio; il 1. e 3. posto alle 24 Ore di Spa (al 2. era una 6C 1500); il GP d'Irlanda; il 1. e 2. posto alle 12 Ore di S. Sebastiano in Spagna; il Circuito delle Routes Pavées in Francia; la Coppa della Consuma, le corse in salita Sorrento-S. Agata, la Trieste-Opicina, la Lwow-Stryi in Polonia, la Biella-Oropa, l'Abbazia-Montemaggiore, L'Aquila-Gran Sasso e la Rabassada in Spagna. Nel 1930 i successi non furono meno imponenti: i primi quattro posti assoluti alla 4. Mille Miglia, in cui Nuvolari-Guidotti superarono la media dei 100 km/h, il 1. e 3. nel Raid Tunisi-Tripoli, il 1., 2. e 3. alle 24 Ore di Spa in Belgio, il 1., 2. e 5. al Circuito Tre Provincie, il 1., 2. e 3. al Tourist Trophy in Irlanda, il 1. e 2. al Circuito di Senigallia, il 1. e 3. al Circuito del Sud, il 1. e 2. alla Coppa della Sila, nonché le vittorie assolute nelle corse in salita di Agnano, Castel di Lama, Presolana, Mendola, Rabassada, Gran S. Bernardo, Oropa, Teramo, Cimino.
Nel 1931 alla 5. Mille Miglia la 6C 1750 di Campari-Marinoni giunse seconda assoluta e tra le prime dieci vetture della classifica generale figuravano ben sette 6C 1750 e una 8C 2300.
Delle vittorie assolute della 6C 1750 nel 1931 ricorderemo la Parigi-Nizza, il 3. Circuito Tre Provincie, il Circuito Routes Pavées, la 1. Targa delle Puglie e le corse in salita Vermicino-Frascati, Bolzano-Mendola, Stella Alpina, Gran S. Bernardo, Teramo, L'Aquila-Gran Sasso, Como-S. Maurizio.
Le affermazioni di questo modello continuarono anche negli anni 1932, 1933 e 1934, particolarmente nella categoria 2 litri.
Meritano una particolare menzione i record internazionali nella categoria 2 litri conquistati nel 1931 dalla 6C 1750 Gran Sport sulla pista di Montlhéry da Chinetti, Pesato e Zehender; importanti soprattutto i record mondiali di tutte le categorie, delle 4.000 miglia alla media di km/h 151,232 e quello delle 48 ore alla media di km/h 151,918.

La 6C 1750 Super Sport con Campari e Ramponi, vincitori assoluti della 3. Mille Miglia del 1929.

Le tre vetture 6C 1750 Gran Sport vincitrici delle 24 Ore di Spa del 1930. L'arrivo contemporaneo al traguardo.

La 6C 1750 Gran Sport con Nuvolari e Guidotti, vincitori della 4. Mille Miglia del 1930. La punzonatura a Firenze.

La 6C 1750 Gran Sport con Nuvolari e Bignami, vincitori del Tourist Trophy del 1930. Nuvolari alla partenza.

Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport – 1930

Spider 2 posti 6C 1750 Gran Sport 1930

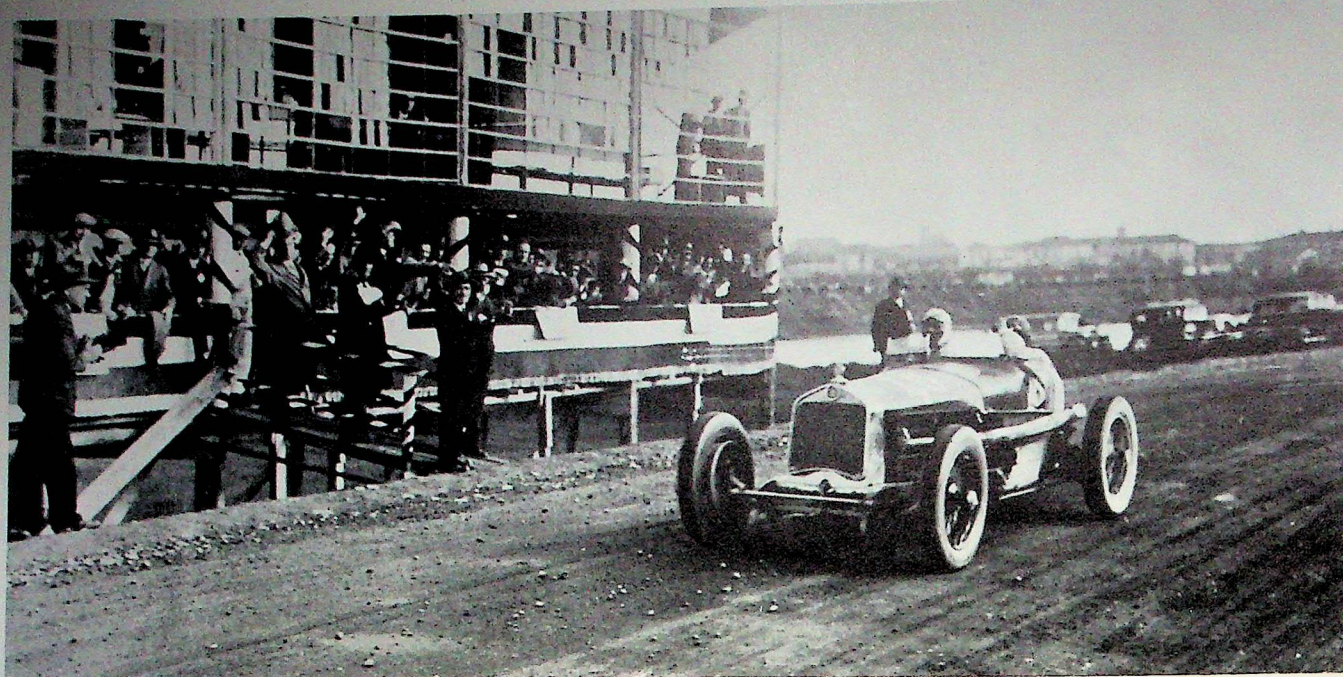
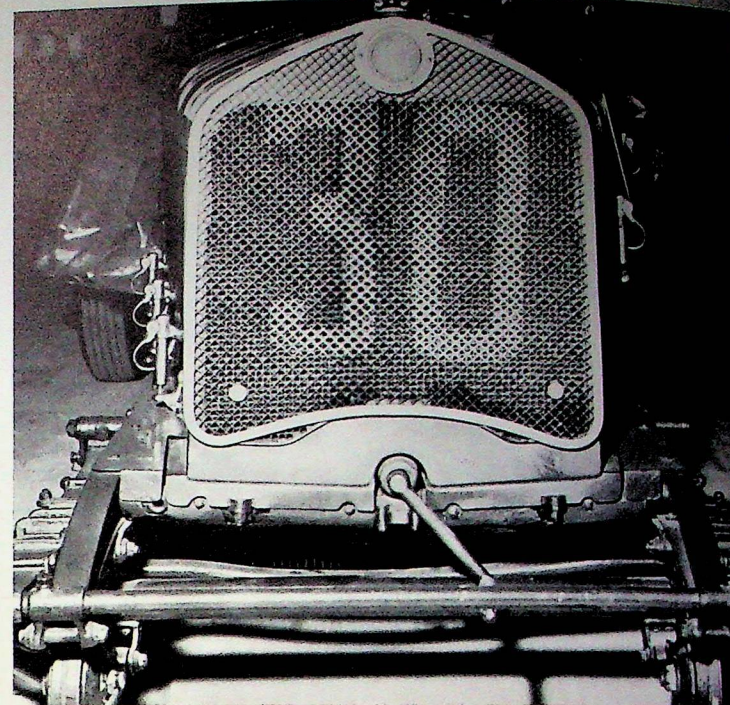
LA GRAN PREMIO P2 1930

Origine ed evoluzione

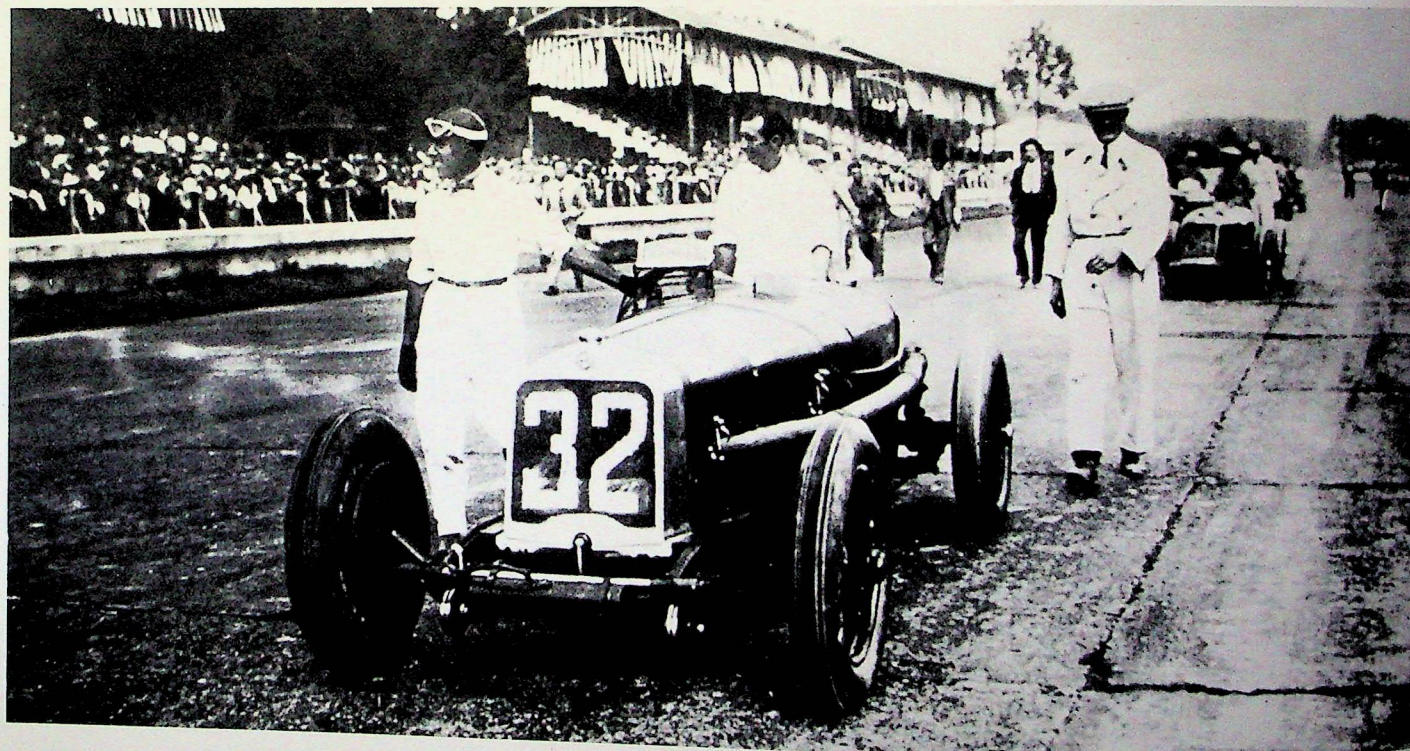
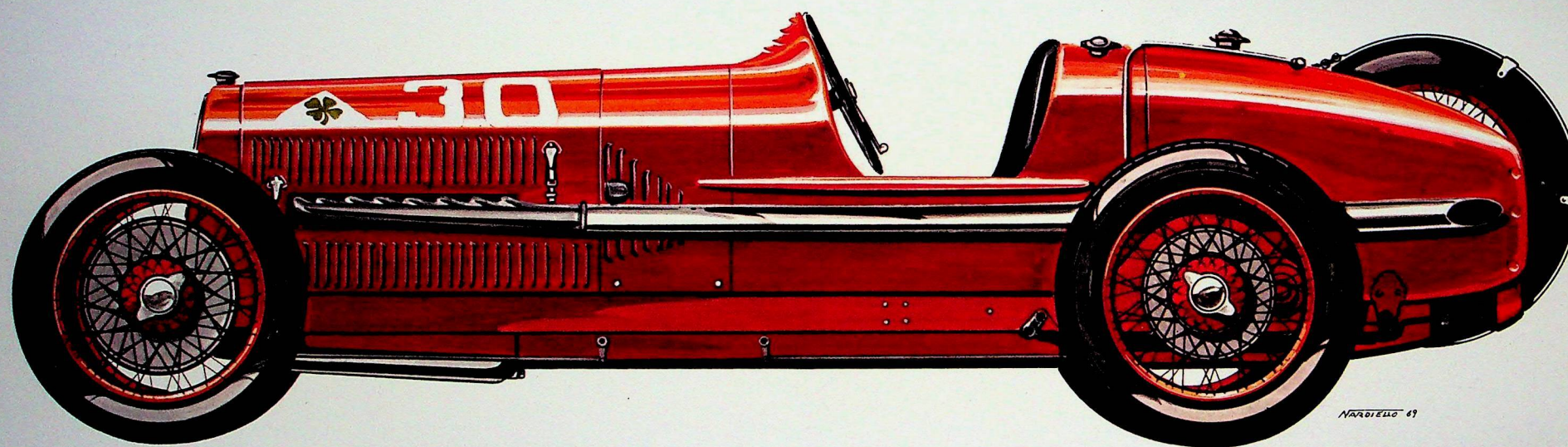
La Gran Premio P2 del 1930 fu realizzata da Jano utilizzando sostanzialmente le parti principali di tre vetture Gran Premio P2 ancora esistenti, costruite nel 1924. Le modifiche apportate fecero variare l'aspetto, ma rispettarono la primitiva efficienza. Queste modifiche le permisero di rendersi più idonea all'impiego sui circuiti stradali.
Le varianti riguardavano principalmente le sospensioni; infatti fu sostituito l'assale anteriore originale, che aveva le balestre applicate sotto al telaio, con quello della 6C con le balestre applicate all'esterno del telaio. Lo sterzo e i freni anteriori furono pure sostituiti da quelli della 6C; questi ultimi avevano un diametro maggiore degli originali e pertanto più efficienti dei primi.
Anche il ponte posteriore venne sostituito con quello della 6C 1750 per poter montare le balestre parallelamente all'asse della vettura, invece di quelle precedenti montate inclinate; ciò per avere le molle vicine alle ruote e migliorarne il molleggio. Il radiatore del tipo piatto inclinato e il cofano assunsero la forma del modello 6C 1750; vennero resi leggermente più ampi i posti di guida; al serbatoio del carburante, che costituiva la coda della vettura, venne praticata una fessura longitudinale per l'alloggiamento della ruota di scorta.
Il motore rimase sostanzialmente quello impiegato nelle gare del 1929 erogante una potenza di 175 CV a 5.500 g/min; si migliorò il comando del magnete che negli anni precedenti aveva dato qualche noia.
Per la prima competizione della stagione 1930, il Circuito d'Alessandria vinto da Achille Varzi, venne sperimentata una variante al sistema d'alimentazione originale, con compressore a monte del carburatore, col tipo a valle, come nel tipo 6C 1750 Gran Sport. Questa soluzione venne però abbandonata nella successiva Targa Florio, pure vinta con autorità da Varzi, per ritornare al primitivo sistema che, su quel motore, offriva una migliore carburazione.
Per il GP Monza del settembre 1930, alle tre P2 partecipanti, il posto del meccanico venne coperto da una paratia per migliorare la forma aerodinamica della vettura.
Sui giornali del 1930 questo modello veniva chiamato "Alfa Corsa". Presso il Museo dell'Automobile Carlo Biscaretti di Torino esiste una delle tre vetture P2 1930 donata dalla Casa Alfa Romeo nel 1956.

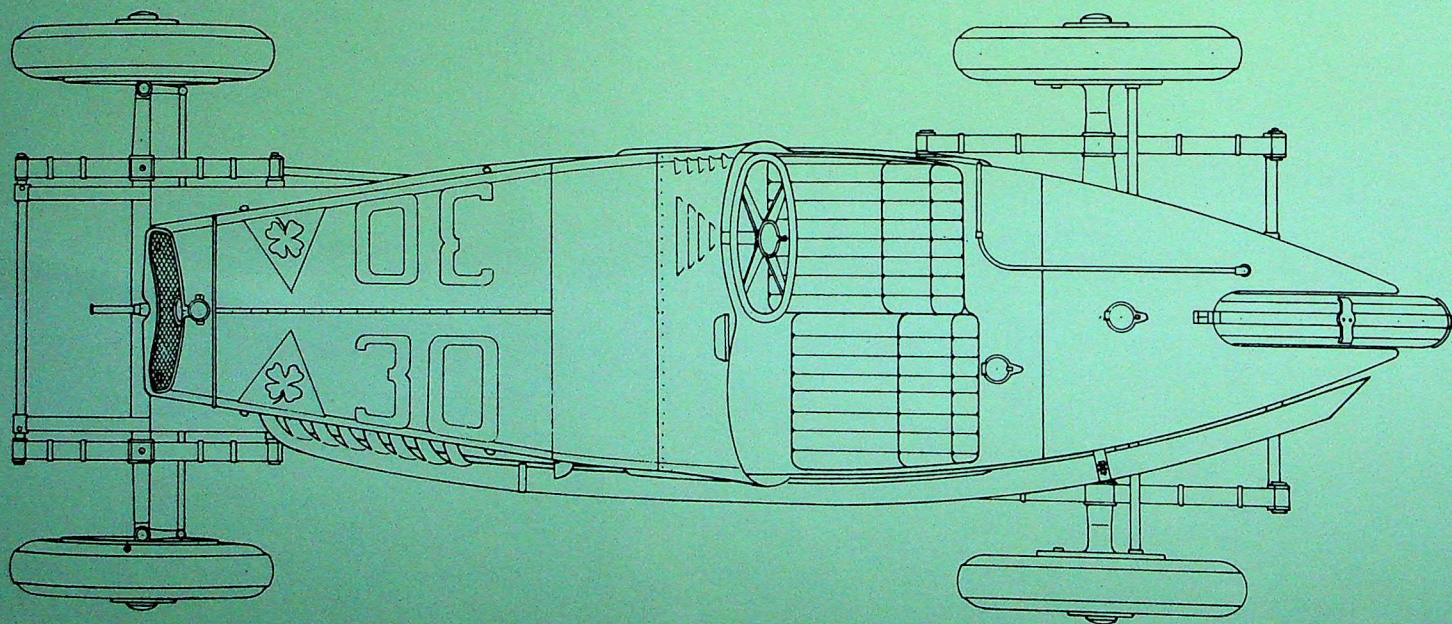
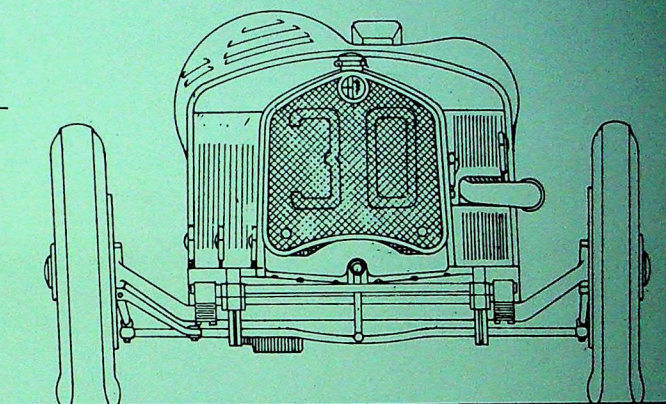
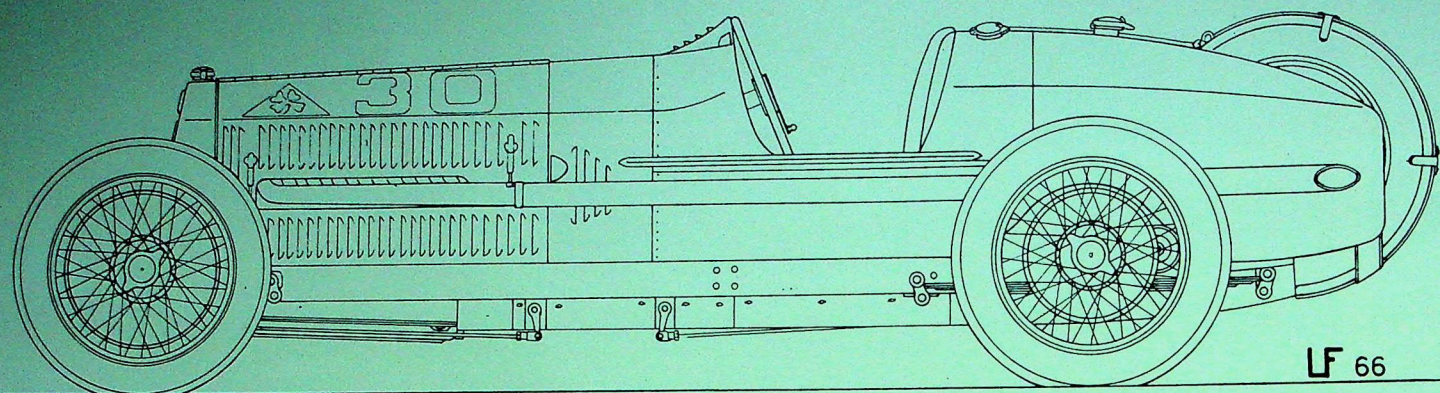
Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 8 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 61 x 85; (mm 61,5 x 85 per 1 solo motore); cilindrata cm³ 1.987; (cm³ 2.006 per 1 solo motore); rapporto di compressione 6; potenza max CV 175 a 5.500 g/min; biblocco in acciaio rivestito in lamiera; testa incorporata nei biblocchi cilindri; camera di scoppio emisferica; 2 valvole per cilindro, in testa, inclinate a 104°; comando diretto, con interposizione di bilanciere a dito; comando distribuzione a ingranaggi; basamento e coppa in lega leggera; 10 supporti a rulli dell'albero motore; bielle con rulli; alimentazione sotto pressione con 1 compressore a 2 lobi e 2 carburatori verticali; accensione con 1 magnete e candele situate al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata e ricupero; raffreddamento ad acqua con pompa e radiatore.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a secco, a dischi multipli, metallici; cambio in blocco col motore; 4 marce avanti e RM; rapporti del cambio: I 2,88, II 1,91, III 1,27, IV 1, RM 2,84; comando a leva centrale; ponte posteriore tipo rigido con scatola in lamiera; rapporto al ponte 14/51.
Autotelaio: lungheroni e traverse in lamiera stampata a C; sospensioni a balestre semiellittiche, coadiuvate da ammortizzatori a frizione, anteriori e posteriori; assale anteriore stampato con sezione a C; sterzo a barra longitudinale e trasversale; guida a destra con comando a vite e ruota elicoidale; freni a tamburo sulle 4 ruote, comandati sia a pedale che a mano; ruote a raggi tangenti con cerchio a canale da 19"; pneumatici 5,25 x 19 anteriori, 6,00 x 19 posteriori.
Carrozzeria: biposto con serbatoio a coda munito di una fessura longitudinale per l'alloggiamento della ruota di scorta.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.630; carreggiata anteriore e posteriore mm 1.380; peso della vettura a secco kg 780; capacità del serbatoio carburante litri 140; capacità del serbatoio lubrificante, laterale al pilota, litri 16; velocità max km/h 225.

Competizioni e successi

La P2 nella rinnovata versione stradale continuò per tutto il 1930 i successi iniziati da questo modello nel 1924 con i Gran Premi internazionali.
La prima vettura approntata in questa versione fu quella acquistata da Achille Varzi nel 1928 e con la quale egli nel 1929 ottenne numerose vittorie. Il debutto della P2 1930 avvenne al Circuito di Alessandria, effettuatosi il 20 aprile 1930, con la netta vittoria di Varzi sulla Bugatti di Zanelli. Terzo si classificò Enzo Ferrari su 6C 1750. Achille Varzi e la rossa P2 1930 riuscirono a ottenere alla Casa Alfa Romeo una smagliante vittoria nella 21. Targa Florio, dopo sei anni di successi dei colori stranieri, riconquistando così l'alloro conseguito nel 1923 da Ugo Sivocci su questo difficile percorso.
Per il Gran Premio di Roma parteciparono due P2 1930 con Varzi e Nuvolari, ma entrambe le vetture non conclusero la gara per noie meccaniche.
Tazio Nuvolari vinse invece in modo brillantissimo, pilotando la P2 1930, la 11. corsa in salita Trieste-Opicina, battendo di quasi due minuti il record precedente. Un'altra vittoria spettacolosa conquistò Nuvolari nella difficile corsa in salita Cuneo-Colle della Maddalena, segnando un nuovo record, davanti a piloti validissimi come Varzi, pure su P2 1930, Caracciola su Mercedes, Stuck, Biondetti e altri campioni affermati. Nuvolari, sempre sulla P2 1930, conquistò il primo posto anche nella 6. Vittorio-Cansiglio, gara in salita su un percorso che mette a dura prova sia la resistenza delle vetture che il virtuosismo dei piloti.
Nel 10. Circuito del Montenero le due P2 di Nuvolari e di Varzi si mantennero in testa per metà corsa, ma poi dovettero ritirarsi. Alla Coppa Acerbo l'Alfa Romeo decise di non partecipare ufficialmente. Vi partecipò Nuvolari per la Scuderia Ferrari, ma terminò quinto a causa di noie al motore.
Per il 3. GP Monza tre P2 1930 parteciparono in perfetta efficienza, ma furono tradite dal cattivo comportamento dei pneumatici per il distacco del battistrada delle ruote posteriori e dovettero abbandonare nella finale dopo essersi piazzate ai primi posti nelle gare eliminatorie.
L'ultima gara delle P2 1930 fu il GP di Cecoslovacchia a Brno, conclusosi anche questo con poca fortuna.
Queste vetture che per oltre sei anni avevano dominato sulle piste e sui circuiti di tutta Europa, accusavano ormai i sintomi della fatica propria dei materiali sollecitati a continui sforzi dinamici.

La P2 1930 con Varzi, vincitore del Circuito di Alessandria del 1930.

Il frontale della P2 1930, col radiatore e il cofano simili alla 6C 1750 Gran Sport. Anche l'assale anteriore, lo sterzo e il ponte posteriore erano quelli della 6C 1750.

La P2 1930 con Varzi, vincitore della 21. Targa Florio. Varzi alla partenza.

La P2 1930 di Nuvolari mentre si reca alla partenza del 3. Gran Premio Monza, svoltosi il 7 settembre 1930. L'Alfa Romeo partecipò con tre P2.

Alfa Romeo Gran Premio P2 – 1930

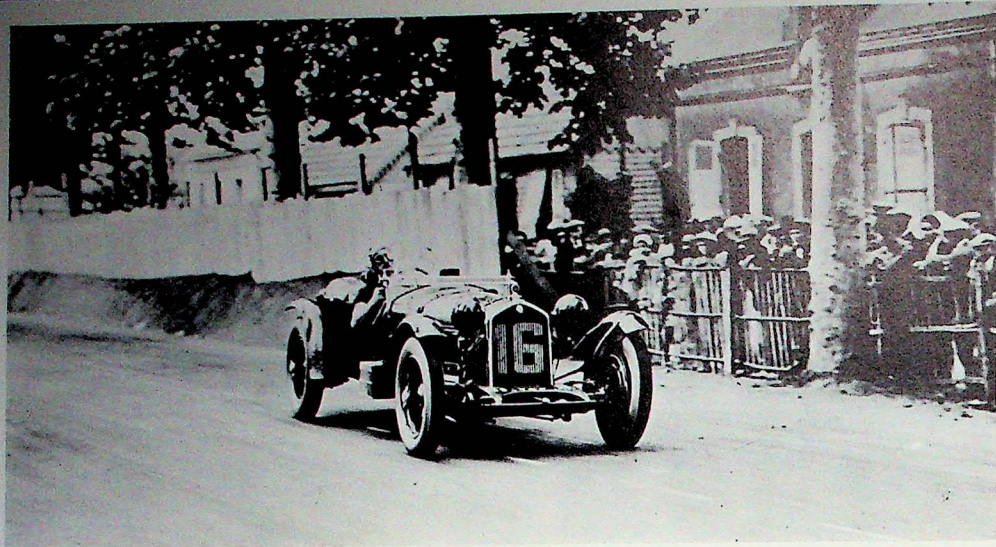
Vettura P2 1930

Origine ed evoluzione

Lo studio del modello 8C 2300 venne impostato da Jano nel 1930 con lo scopo di ottenere una vettura con caratteristiche tecniche più brillanti di quelle della ormai affermata 6C 1750. Si voleva con ciò mantenere la già acquisita superiorità nelle corse della categoria Sport.
Il motore a 8 cilindri in linea utilizzava l'identico alesaggio e la stessa corsa del modello 6C 1750; la cilindrata risultò di cm³ 2.336. Il comando distribuzione venne invece sistemato al centro del motore con una serie di ingranaggi disposti in cascata.
Per il basamento in lega leggera venne adottata la soluzione con cilindri separati e con il piano di divisione della coppa abbassato rispetto all'asse dell'albero motore. Il gruppo cilindri venne scomposto in due identici semiblocchi in lega leggera con canne in acciaio piantate a caldo. Anche la testa venne divisa in due metà identiche, costruendola in lega leggera.
Pure l'albero motore venne diviso in due gruppi, per sistemarvi al centro gli ingranaggi di comando della distribuzione muniti di un antivibratore elastico.
Il compressore a 2 lobi con il carburatore invertito e le pompe vennero sistemati sul lato destro del motore; la dinamo e il motorino dal lato dello scarico. Il gruppo motore risultò così un'unità compatta e funzionale.
Nel 1930 fu sperimentato un primo prototipo con cilindri e testa in ghisa in corpo unico, ma venne subito sostituito dalla soluzione in lega leggera.
I gruppi e le altre parti dell'autotelaio erano simili a quelli del modello 6C 1750, ma costruiti più robusti. Le sospensioni vennero munite di freni generosamente dimensionati.
Per lo spider 2 posti, denominato Corto oppure Gran Sport, il passo fu di mm 2.750; venne pure preparato un autotelaio con passo di mm 3.100 per permettere di sistemarvi una carrozzeria a 4 posti. Questo autotelaio fu utilizzato particolarmente per le corse di 24 Ore a Spa in Belgio e a Le Mans in Francia; infatti esso venne denominato tipo Lungo o meglio Le Mans, avendo ottenuto in queste due gare di resistenza ripetuti trionfi.
Nel 1932 l'Alfa Romeo inviò in Francia alcuni gruppi sciolti per il montaggio di autotelai presso la sua officina di Parigi. Questi venivano completati con apparecchi dell'impianto di accensione, di illuminazione e con strumenti del quadro di bordo costruiti in Francia, allo scopo di ridurre il tasso della dogana.
Sul radiatore fu applicato lo stemma con la dicitura: ALFA ROMEO PARIS.

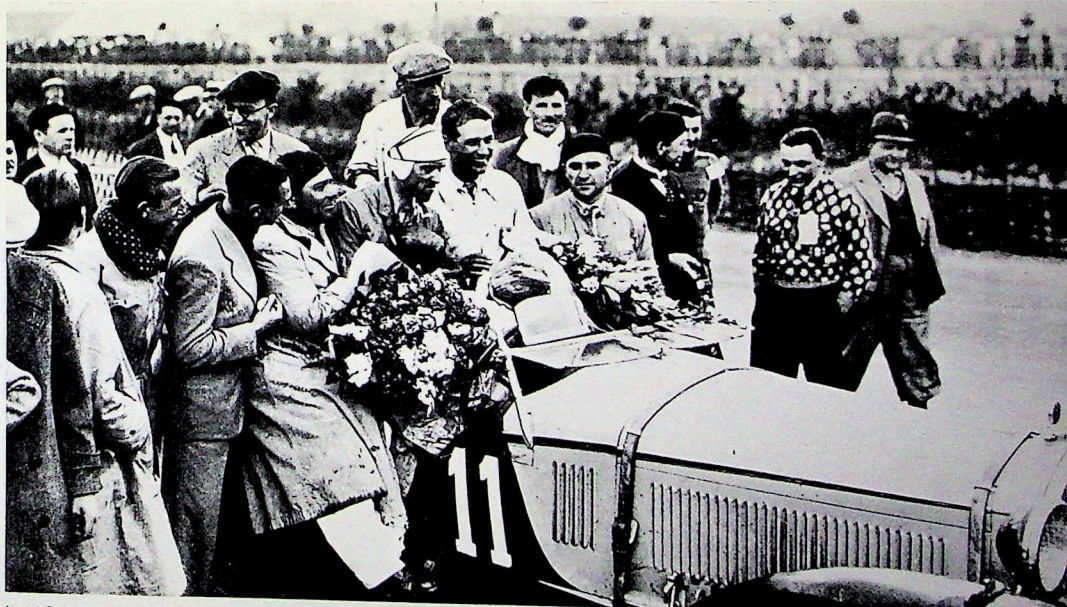
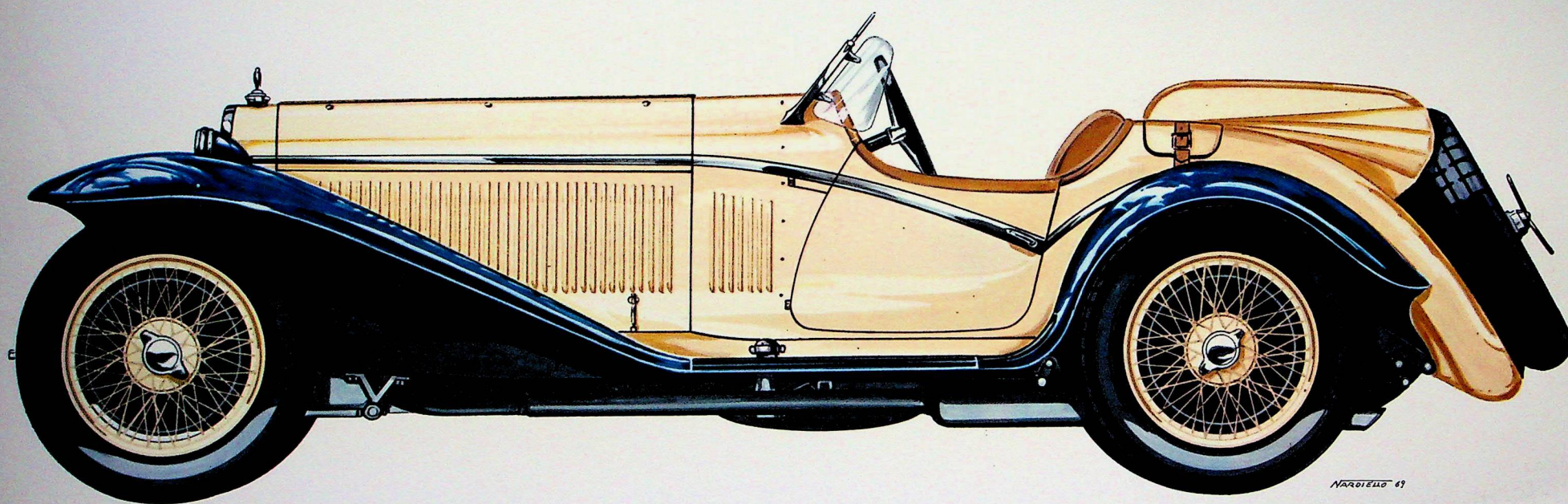
Scheda tecnica

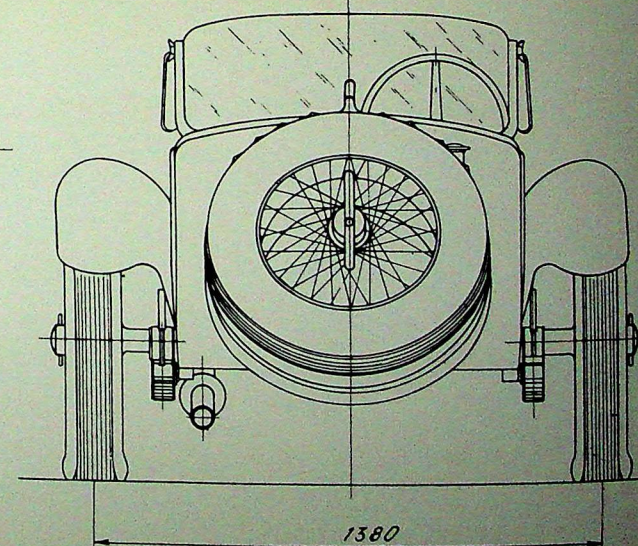
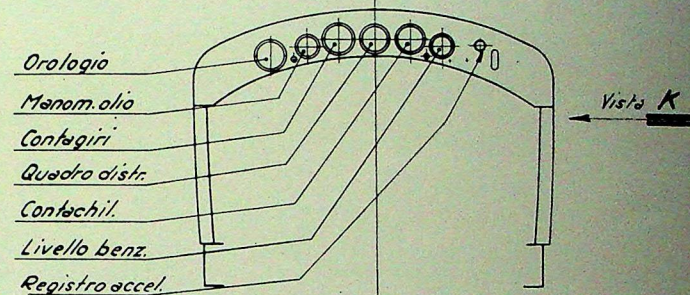
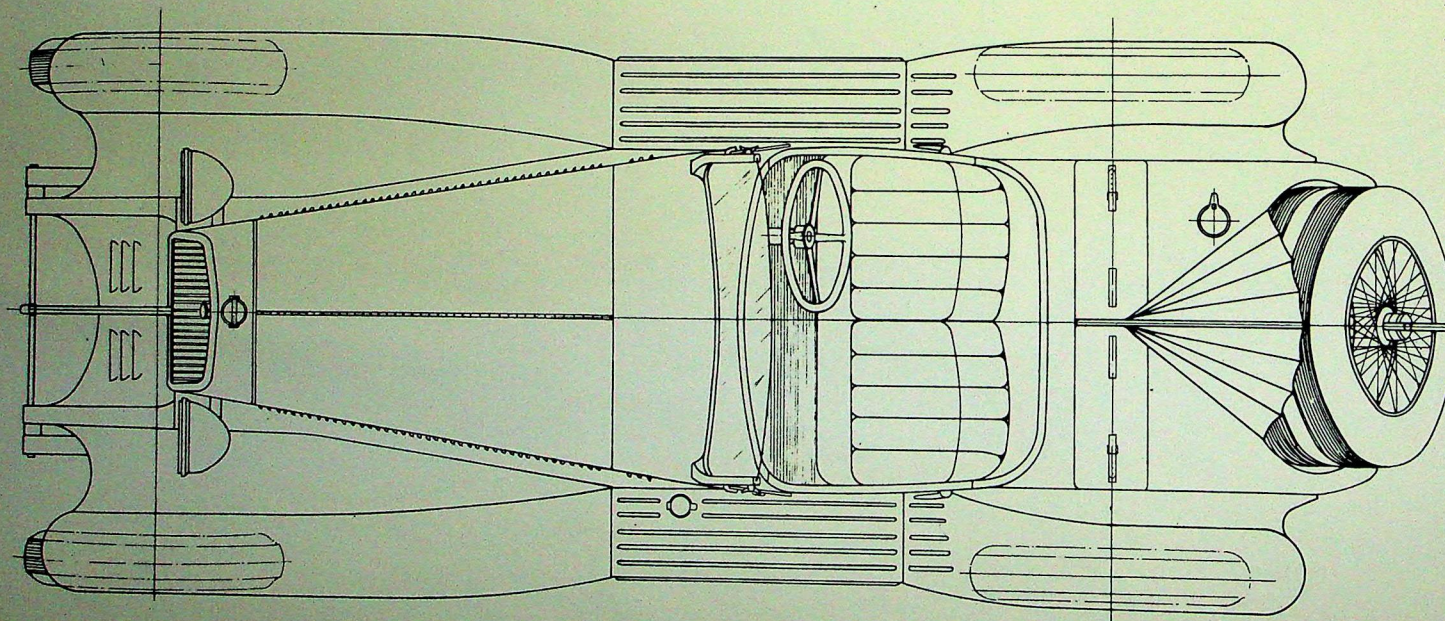
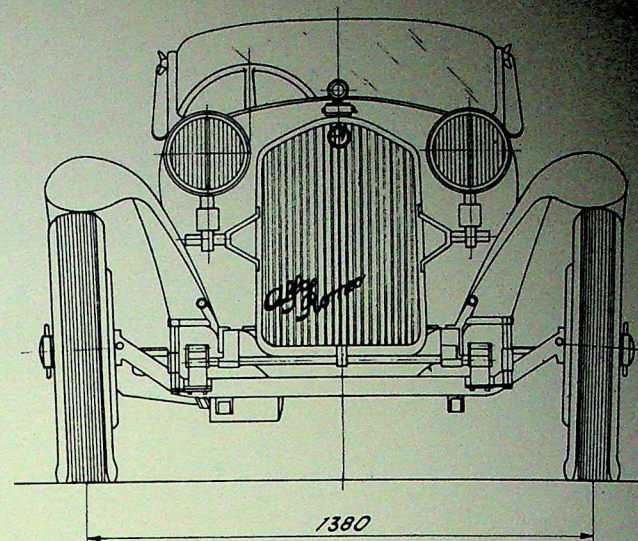
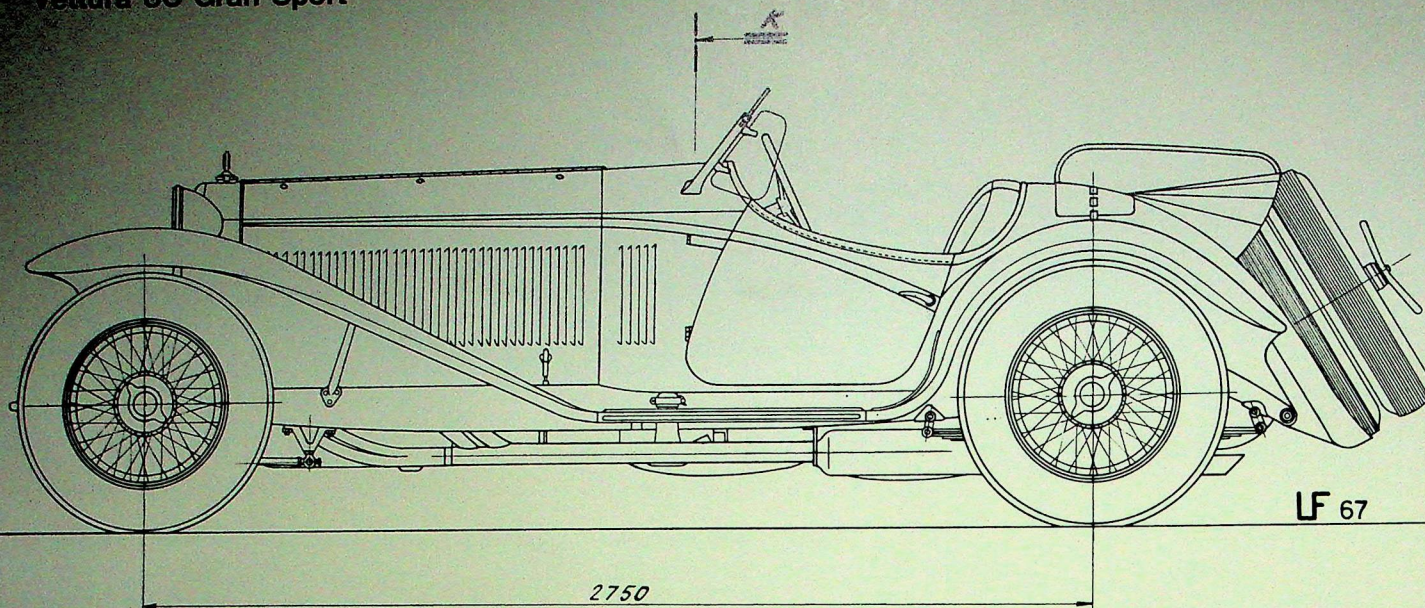
Motore: anteriore a 4 tempi; 8 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 65 x 88; cilindrata cm³ 2.336; rapporto di compressione 5,75; potenza max CV 142 a 5.400 g/min; biblocco in lega leggera con canne in acciaio, piantate; testa cilindri in lega leggera, smontabile, in 2 pezzi, con camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 90°, con 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando di distribuzione a ingranaggi elicoidali cilindrici, al centro del motore; basamento e coppa in lega leggera; 10 supporti dell'albero motore; alimentazione sotto pressione, con 1 compressore a 2 lobi e 1 carburatore doppio corpo invertito; accensione con distributore e bobina; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata e ricupero; raffreddamento ad acqua con pompa, senza ventilatore; radiatore inclinato; dinamo e motorino.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a secco, a dischi multipli; cambio in blocco col motore; 4 marce avanti e RM; rapporti del cambio: I 3,4, II 1,9, III 1,32, IV 1, RM 2,9; comando a leva centrale; ponte posteriore tipo rigido con scatola in lamiera; rapporto al ponte 12/51 (Corto); 12/54 (Lungo); 12/49, 13/49, 13/51 (Corsa).
Autotelaio: lungheroni e traverse in lamiera stampata a C; sospensioni a balestre semiellittiche, coadiuvate da ammortizzatori a frizione, anteriori e posteriori; assale anteriore stampato con sezione a C; sterzo a barra longitudinale e trasversale; guida a destra con comando a vite e ruota elicoidale; freni a tamburo sulle 4 ruote, comandati sia a pedale che a mano; ruote a raggi tangenti con cerchio a canale da 19"; pneumatici 29 x 5,50 (5,50 x 19); impianto elettrico a 12 volt.
Carrozzeria: a 2 o 4 posti, tipo spider, con parafanghi, parabrezza e mantice pieghevole; 2 ruote di scorta.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.750 (Corto); mm 3.100 (Lungo); carreggiata anteriore e posteriore mm 1.380; peso della vettura a secco kg 1.000 (Corto); kg 1.200 (Lungo); capacità del serbatoio carburante, posteriore, litri 100 + 12 nella vaschetta sul cruscotto; capacità olio nel serbatoio, laterale, litri 11,5; velocità max km/h 170 (Corto); km/h 165 (Lungo); km/h 200-215 (Le Mans e Corsa).

Competizioni e successi

Questo modello durante gli anni 1931-'32-'33-'34 riportò così lusinghiere affermazioni da caratterizzare la produzione dell'Alfa Romeo tra i più alti livelli qualitativi. Il suo debutto sportivo avvenne nella 5. Mille Miglia ma non ebbe il successo che si meritava per una serie di inconvenienti non imputabili alle sue parti meccaniche. Arcangeli era ancora primo a Bologna, ma a Verona fu costretto al ritiro per uscita di strada. Nuvolari si classificò nono dopo aver effettuato ben diciotto cambi di gomme. La prima vittoria venne poco dopo con Nuvolari alla 22. Targa Florio, mentre Birkin conquistava il GP d'Irlanda. La 8C 2300 4 posti vinse la sua prima gara alle 24 Ore di Le Mans con Birkin-Lord Howe. Affermazioni assolute si ottennero alla Bobbio-Penice, alla Trieste-Opicina, alla Biella-Oropa, alla Coppa Principessa di Piemonte e al 1. Circuito di Bolsena.
Nel 1932 alla 6. Mille Miglia Borzacchini-Bignami e Trossi-Brivio conquistarono i due primi posti assoluti; Nuvolari e Borzacchini vinsero il primo e secondo posto alla 23. Targa Florio; Ghersi, Brivio e D'Ippolito il primo, secondo e terzo posto alla 6. Coppa Messina. Alle 24 Ore di Le Mans Sommer-Chinetti e Guidotti-Cortese conquistarono i due primi posti, mentre alle 24 Ore di Spa i primi tre posti assoluti furono ottenuti da Brivio-Siena, Taruffi-D'Ippolito, Lord Howe-Birkin. Sempre nel 1932, alla Targa Abruzzo, Balestrero, Tadini e Foligno conquistarono rispettivamente il primo, secondo e terzo posto. Altre vittorie assolute furono la Vermicino-Rocca di Papa, la salita a Chieti e la Pontedecimo-Giovi, la Coppa Ascoli, la Coppa Parma, la Biella-Oropa, la Coppa del Cimino, la Teramo-Civitella, la Coppa Gran Sasso e il Circuito di Bolsena.
Nel 1933 la 7. Mille Miglia vide i primi otto posti assoluti conquistati dallo spider 8C 2300 con in testa Nuvolari; al Circuito di Firenze la Scuderia Ferrari conquistò i primi nove posti assoluti; nelle 24 Ore di Le Mans ai primi tre posti assoluti si classificarono Nuvolari-Sommer, Chinetti-Varent, Lewis-Richard, mentre alle 24 Ore di Spa i primi tre posti furono conquistati da Chiron-Chinetti, Stoffel-Sommer, Greeve-Telusson. La Parma-Berceto fu vinta da Brivio su spider 8C 2556; Ghersi conquistò il 1. Circuito di Sassari; Siena e Balestrero il 1. e 2. posto al Circuito di Avellino; Fontanini la Bolzano-Mendola.
Nel 1934 al motore della 8C 2300 venne aumentato l'alesaggio e la cilindrata aumentò a 2.556 cm³. Con questa vettura Varzi vinse la 8. Mille Miglia e Taruffi la Vermicino-Rocca di Papa; con la 8C 2300 4 posti venne invece vinta per la quarta volta consecutiva la 24 Ore di Le Mans per merito di Etancelin-Chinetti.

La 8C 2300 4 posti vincitrice con la coppia Birkin-Lord Howe delle 24 Ore di Le Mans del 1931. Birkin in corsa.

La 8C 2300 Spider con Nuvolari-Compagnoni, vincitori della 7. Mille Miglia del 1933.

La 8C Spider, vincitrice della 6. Mille Miglia del 1932 con la coppia Borzacchini-Bignami, alla partenza da Brescia.

La 8C 2300 4 posti vincitrice con Nuvolari-Sommer delle 24 Ore di Le Mans del 1933. In questa gara di resistenza tre vetture 8C 2300 dello stesso tipo si aggiudicarono i primi tre posti assoluti. La media dei primi fu di 131 km/h.

Alfa Romeo Spider 8C 2300 – 1931

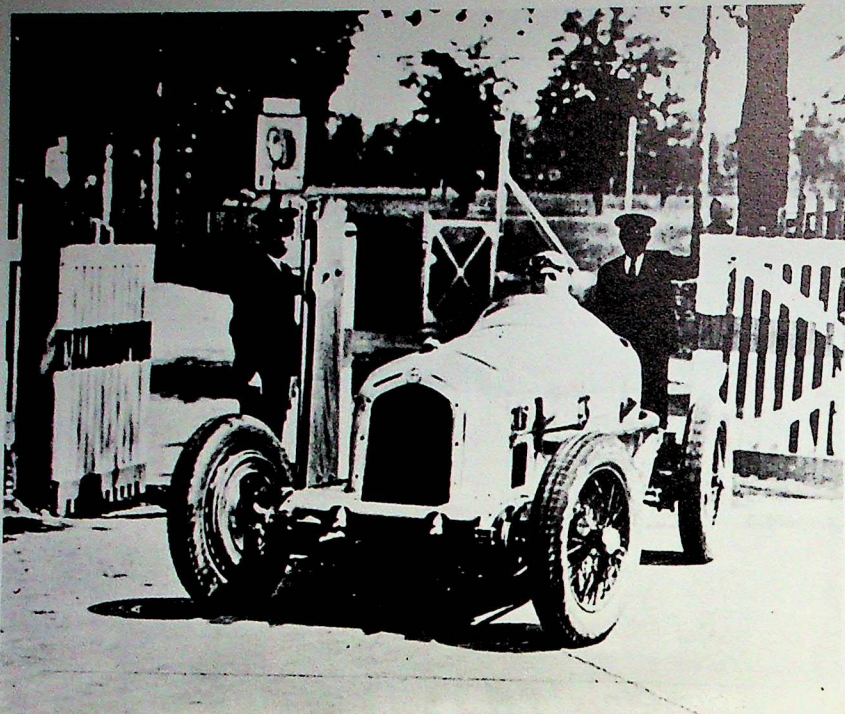
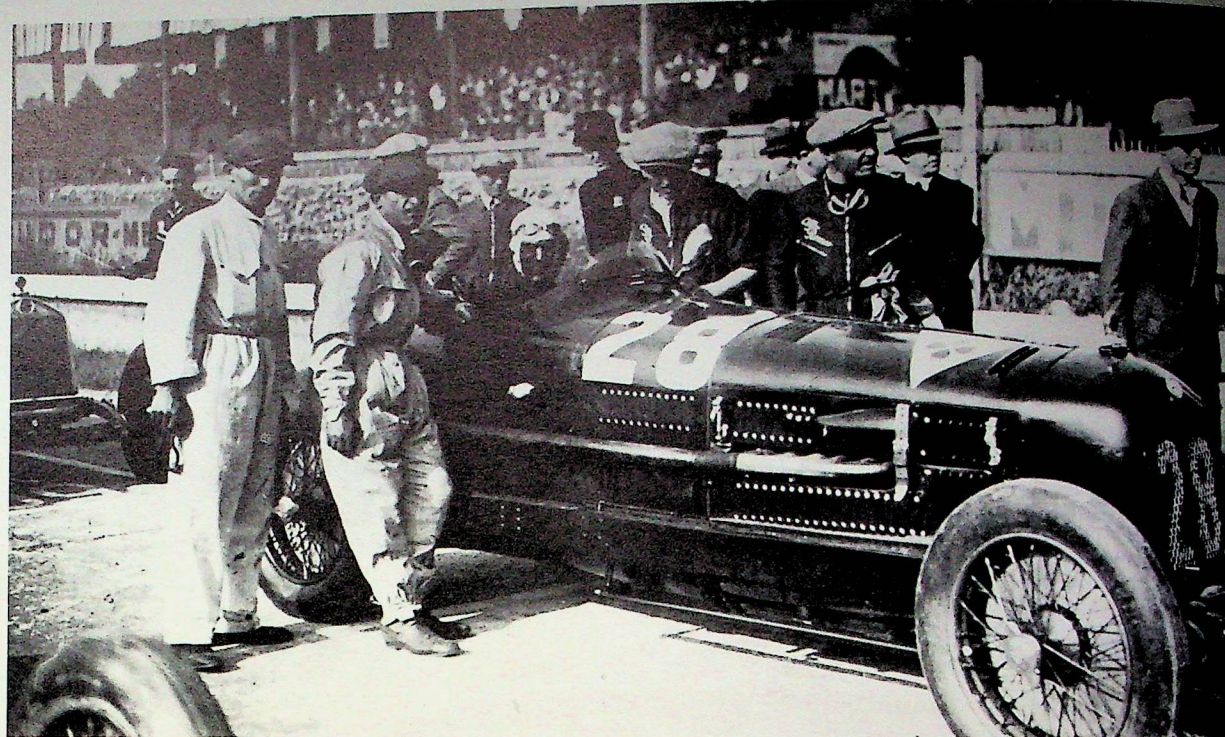
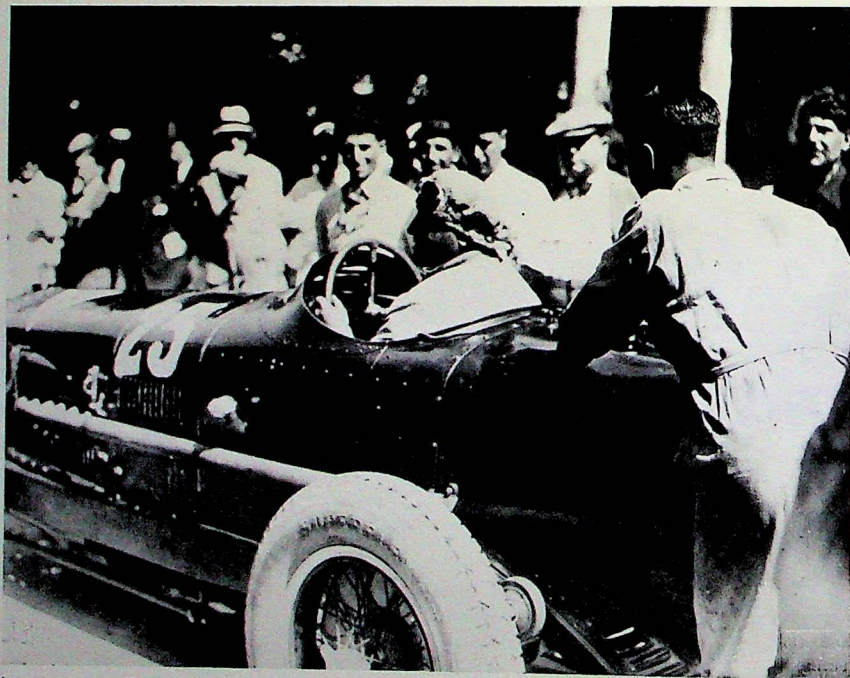
Vettura 8C Gran Sport

Origine ed evoluzione

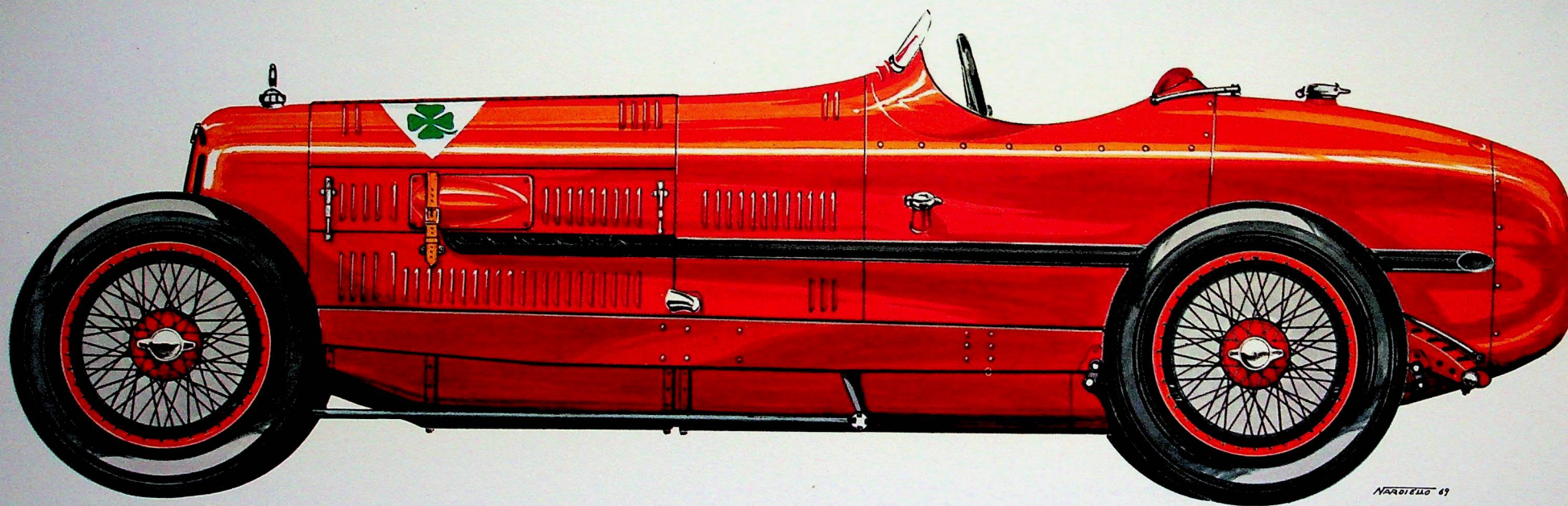
La Gran Premio Tipo A fu la prima vettura con la quale l'Alfa Romeo iniziò la serie delle « monoposto » per le gare di formula.
Data la brevità del tempo a disposizione per la preparazione di questo modello e tenuti presenti gli ottimi risultati di potenza specifica ottenuti sui motori sportivi 6C e 8C di oltre 65 CV/litro, Jano prospettò la possibilità di ottenere un'interessante vettura da Gran Premio, con una spesa relativamente ridotta, utilizzando due motori 6C 1750 Gran Sport, il cui peso si aggirava sui 165 kg ciascuno, e due cambi 6C, costruendo due gruppi conici per la trasmissione del moto alle ruote posteriori. Con un buon studio sull'impostazione del progetto, tenendo conto del contenimento dei pesi, la nuova monoposto rappresentò la vettura in grado di competere nelle gare rette dalla nuova formula libera che entrò in vigore nel 1931.
Per i due motori venne utilizzata la soluzione con basamento a 8 supporti dell'albero motore; fu pure impiegata la testa e il cilindro in lega leggera con canne in acciaio, piantate. La rotazione dei motori fu adattata alle esigenze del moto alle ruote; i condotti di alimentazione risultarono così al centro della vettura e gli scarichi all'esterno della stessa. Per il comando simultaneo dei due cambi venne studiato un geniale sistema di accoppiamento che si manifestò pratico e funzionale. Anche per il comando dello sterzo fu impiegata una scatola guida con una sola vite e due ruote elicoidali che trasmettevano il moto a due rinvii collegati alle ruote anteriori.
I due cambi erano a 3 marce più la RM, ed erano forniti di ruota libera; mancando infatti su questa vettura il differenziale le due ruote libere avevano una funzione equilibratrice nella trasmissione del moto alle ruote.
All'uscita dei due cambi i due tubi di reazione, contenenti gli alberi di trasmissione, erano rigidamente collegati all'assale unico posteriore portante le scatole dei due gruppi conici indipendenti; questo complesso risultò semplice e leggero. Le sospensioni erano del tipo a balestre semiellittiche, sia anteriori che posteriori.
Le prove eseguite a Monza sia sulla pista che sul circuito stradale permisero di constatarne l'ottimo comportamento. Essa infatti partecipò a diversi Gran Premi confermando le grandi possibilità meccaniche di questa vettura che doveva considerarsi tanto originale e nuova quanto veloce, potente e sicura su tutti i percorsi.

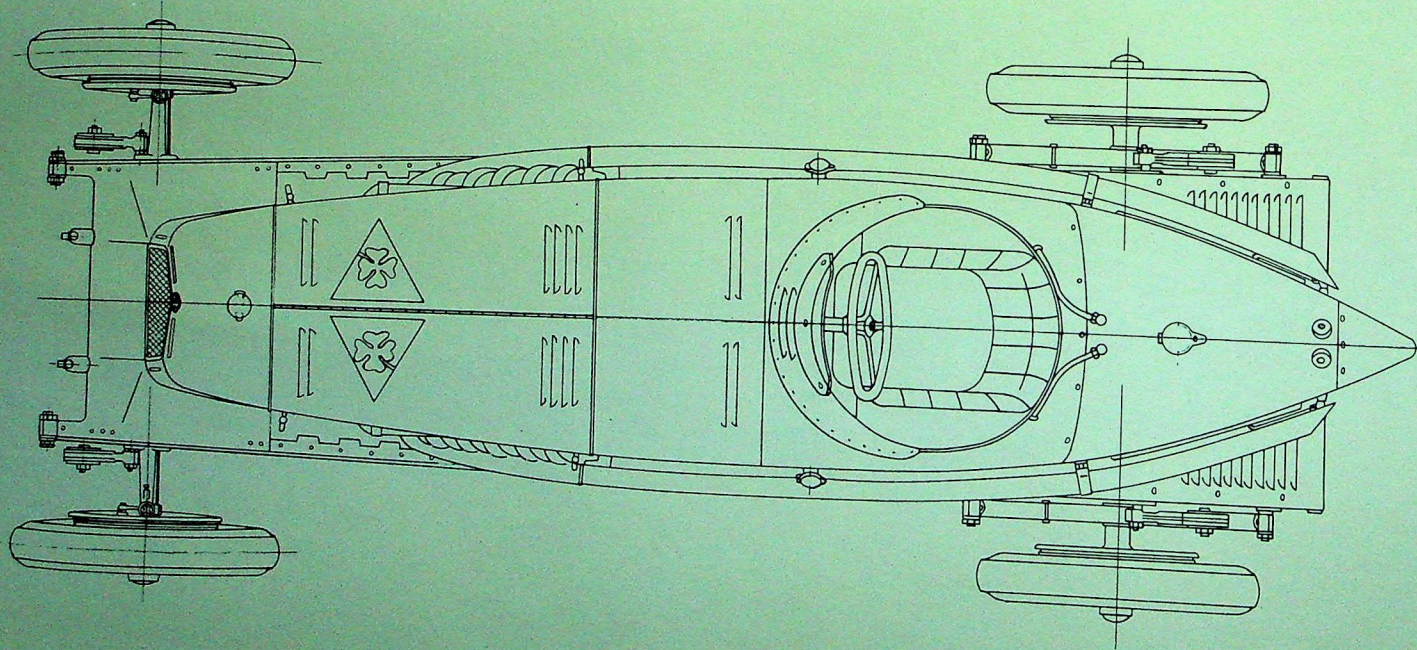
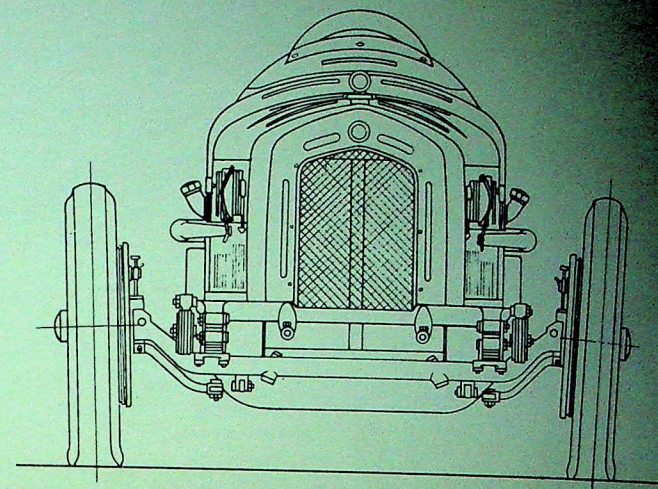
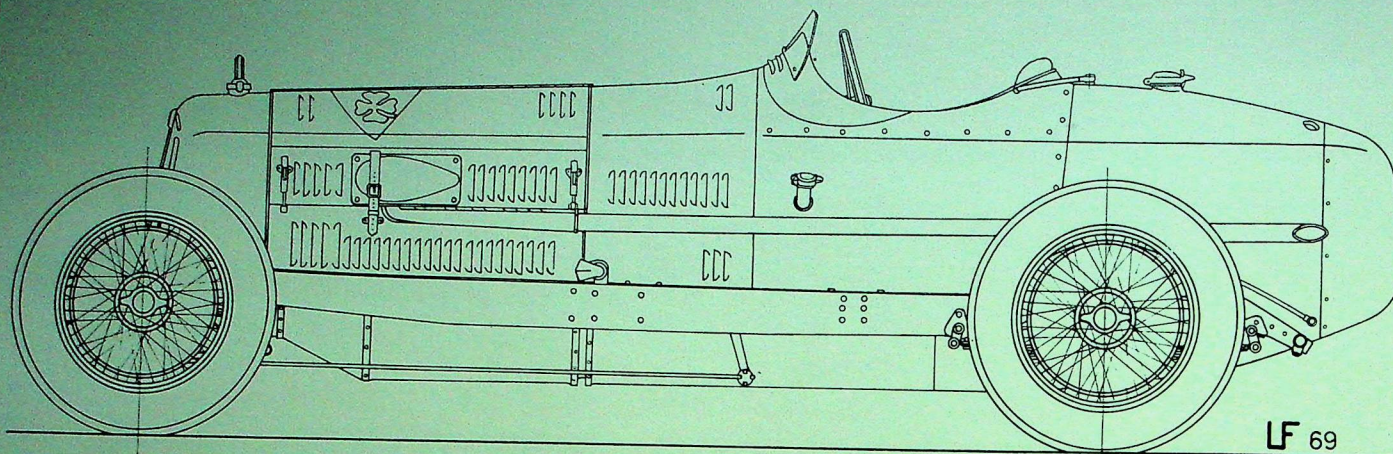
Scheda tecnica

Motore: 2, anteriori, indipendenti e paralleli, di 6 cilindri in linea, in totale 12; alesaggio e corsa mm 65 x 88; cilindrata totale cm³ 3.504 (cm³ 1.752 per ciascun motore); rapporto di compressione 5; potenza propulsiva CV 230 (CV 115 a 5.200 g/min per ciascun motore); monoblocchi in lega leggera con canne in acciaio, piantate; testa cilindri in lega leggera, smontabile, con camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 90°; 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione con albero verticale e 2 coppie coniche, con rinvio ad ingranaggi per comando alberi a camme; basamento e coppa in electron; 8 supporti dell'albero motore; alimentazione sotto pressione, con 1 compressore a 2 lobi e 1 carburatore orizzontale doppio corpo per ciascun motore; accensione a batteria, con distributore e bobina; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata e ricupero; raffreddamento ad acqua con pompa; 2 radiatori acqua separati, in un unico corpo; 2 dinamo.
Trasmissione: ruote motrici posteriori, con propulsione indipendente; 2 frizioni a secco, a dischi multipli; 2 cambi in blocco col motore; 3 marce avanti, ruota libera e RM; rapporti dei cambi: I 3,08, II 1,74, III 1, RM 1,95; comando a leva unica, sul cambio sinistro; 2 alberi singoli per il moto di ciascuna ruota; 2 gruppi conici indipendenti su assale unico; rapporti al ponte 10/37, 11/37, 12/37.
Autotelaio: lungheroni e traverse in lamiera stampata a C; sospensioni a balestre semiellittiche, coadiuvate da ammortizzatori a frizione, anteriori e posteriori; assale anteriore stampato con sezione a C; guida al centro con comando a vite e 2 ruote elicoidali con 2 rinvii per la sterzata delle ruote; freni a tamburo sulle 4 ruote, comandati sia a pedale che a mano; ruote a raggi tangenti con cerchio a canale da 19" anteriori, da 20" posteriori; pneumatici 6,00 x 19 anteriori, 6,00 x 20 posteriori; batteria 12 volt-30 Ah.
Carrozzeria: monoposto in lega leggera, tipo Gran Premio.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.800; carreggiata anteriore e posteriore mm 1.380; peso della vettura a secco kg 930; capacità del serbatoio carburante, posteriore, litri 140; capacità del serbatoio olio, litri 16; velocità max km/h 240.

Competizioni e successi

Il debutto della prima 12 cilindri di 3.504 cm³, denominata Tipo A 1931, avvenne nel 9. GP d'Italia del maggio 1931, dove veniva applicata la formula delle 10 ore di gara. Quel Gran Premio si presentava molto combattuto, perché, oltre che mettere a dura prova sia il mezzo meccanico che i piloti, faceva prevedere un ritmo molto veloce tra i concorrenti presenti con le Bugatti, Mercedes, Talbot, Delage e Maserati.
Alla vigilia del Gran Premio periva in prova Luigi Arcangeli su una Tipo A, ma l'Alfa Romeo decideva di non abbandonare la lotta. Purtroppo dopo soli 330 km di gara, la Tipo A, pilotata da Nuvolari, era costretta al ritiro per avaria a un motore. Campari, che successivamente ebbe modo di seguire la messa a punto della Tipo A, partecipò alla 12. Susa-Moncenisio. Durante la prima metà della gara egli segnò un tempo spettacoloso, ma perse il primo posto per mera sfortuna. Si classificò comunque quinto assoluto a soli 29 secondi dal vincitore Varzi su Bugatti. Esperto collaudatore, Campari era riuscito a sfruttare meglio i due motori che la Tipo A aveva a bordo, arrestando, di proposito, il motore che si trovava all'interno della curva che stava per superare. Dato che la vettura non aveva il differenziale e la trasmissione del moto alle ruote posteriori era indipendente, aveva constatato durante le prove che, col solo motore situato all'esterno della curva, in moto, poteva girare in un tempo decisamente inferiore.
Egli era pertanto sicuro di fare la corsa a tempo di record. Solo che il giorno della gara in una delle curve del percorso gli si spense anche il secondo motore, cosicché dovette scendere dalla vettura ed avviare a mano un motore per ripartire. Campari si prese la rivincita con la stessa vettura alla 7. Coppa Acerbo nel successivo mese di agosto. A questa corsa parteciparono due vetture con Campari e Nuvolari e fu Campari che si classificò primo assoluto ottenendo così con la Tipo A il suo primo grande trionfo. Nuvolari fu terzo assoluto. Le due vetture reduci da Pescara parteciparono anche al 4. Gran Premio Monza in settembre. Le Tipo A non poterono ben figurare in quel tipo di corsa che non gli permetteva di sfruttare in pieno le loro prestazioni. Campari infatti avendo avuto un inizio prudenziale si vide escluso dalla finale; Nuvolari invece dovette ritirarsi per la rottura di un pistone durante la corsa conclusiva.
Jano, dopo i risultati e le esperienze acquisite in quell'annata, decise di preparare un nuovo modello che tenesse conto di tutti i pregi e i difetti rilevati sulla Tipo A e presentò per il 1932 la nuova monoposto Tipo B.

Maggio 1931. La monoposto Tipo A all'entrata della pista a Monza per le prime prove. Al volante è Attilio Marinoni, capo collaudo della Casa. Il suo debutto avvenne al 9. GP d'Italia del 1931.

La monoposto Tipo A pilotata da Nuvolari, alla partenza del 9. Gran Premio d'Italia, svoltosi il 24 maggio 1931.

La monoposto Tipo A, con Campari, alla partenza della salita Susa-Moncenisio, del 5 luglio 1931.

La monoposto Tipo A alla partenza della Coppa Acerbo a Pescara, svoltasi il 16 agosto 1931. Campari si è aggiudicato il primo posto assoluto.

Alfa Romeo Gran Premio Tipo A – 1931

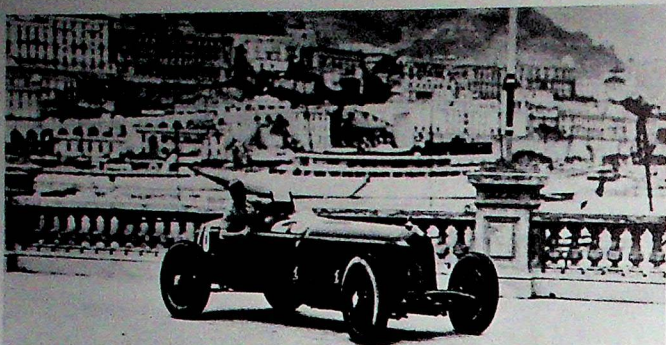
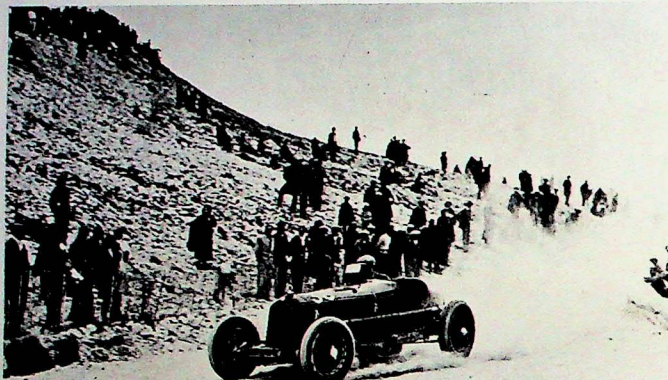
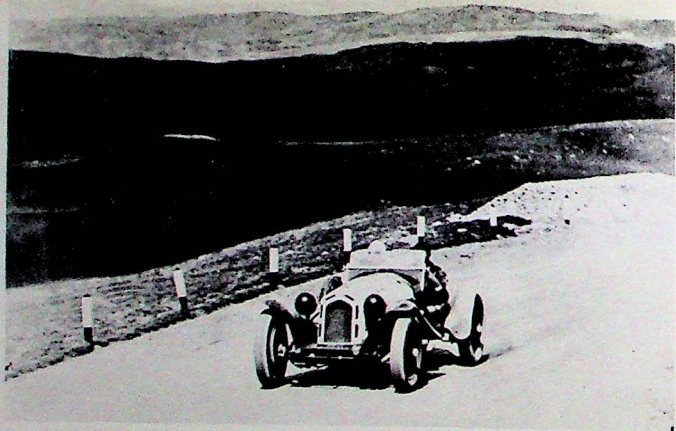
Monoposto Gran Premio Tipo A 1931

Origine ed evoluzione

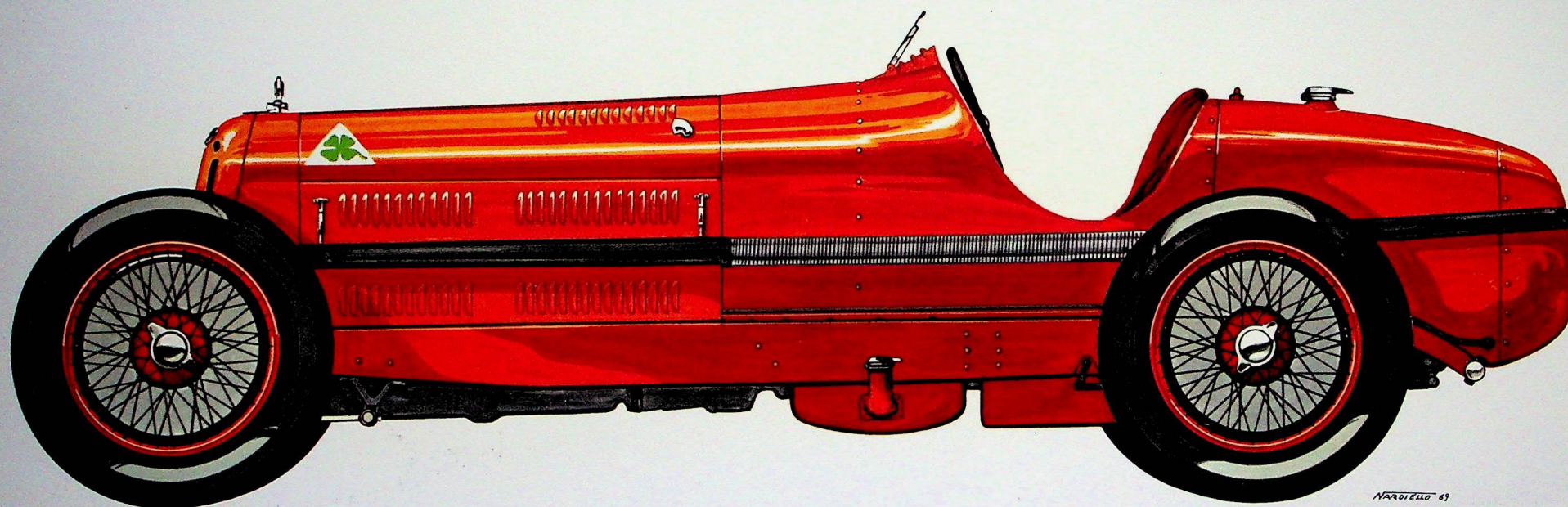
Con l'entrata in vigore per il 1931 della nuova formula libera l'Alfa Romeo decise di presentarsi ai Gran Premi con la nuova monoposto 12 cilindri Tipo A, munita di 2 motori della 6C 1750 da corsa. Essendo stato successivamente stabilito che i Gran Premi dovessero avere la durata di 10 ore, a meno di un mese dal 9. Gran Premio d'Italia che si correva il 24 maggio 1931, preparò anche tre vetture 8C 2300 con serbatoio a coda per partecipare a questa gara.
Il motore, era già stato sperimentato precedentemente e poteva disporre di una potenza di 165 CV a 5.400 g/min. I gruppi dell'autotelaio avevano subito una messa a punto meticolosa e si poteva perciò contare su una vettura stabile, robusta e ottimamente frenata. Venne pertanto preparato un apposito telaio per ricevere i gruppi della 8C 2300 nella nuova versione. Anche il serbatoio a coda era stato precedentemente sperimentato; fu studiata e realizzata in pochi giorni la nuova carrozzeria tipo Gran Premio secondo le esigenze della formula vigente.
Il 18 maggio la prima vettura iniziava le prove sul Circuito di Monza e dal 19 i piloti Nuvolari, Borzacchini e Arcangeli si alternarono al volante del « muletto » fino alla vigilia. Due furono le vetture 8C 2300 appositamente preparate per partecipare a quel Gran Premio. Dopo 10 ore di gara esse conquistarono quasi indisturbate i primi due posti assoluti, iniziando così una lunga serie di vittorie durante gli anni 1931 e 1932.
Dopo il debutto vittorioso il modello venne denominato: 8C 2300 Monza. Nel frattempo Jano perfezionò le prestazioni del motore 8C 2300; ne aumentò la potenza sino a 178 CV ottenendo ottimi consumi; la velocità della vettura passò da 210 a 225 km/h.
Nel 1932 il passo venne ridotto da metri 2,82 a 2,65 a vantaggio di una migliore manovrabilità della vettura.
Nel 1933 la Scuderia Ferrari, allo scopo di affrontare con buone probabilità di vittoria la nuova stagione di corse, si trovò nella necessità di ottenere dal motore della 8C 2300 Monza un aumento di potenza. All'inizio di quell'anno infatti la Casa del Portello aveva deciso di astenersi dalle competizioni per dedicarsi alla produzione di serie. La Scuderia Ferrari riuscì così a ottenere, maggiorando il solo alesaggio da 65 a 68 mm, un aumento della cilindrata da 2.336 a 2.556 cm³ e un incremento della potenza da 165 a 180 CV a 5.600 g/min, impiegando il nuovo carburatore Weber doppio corpo invertito, appositamente preparato per quel motore. Questa maggiorazione della cilindrata venne in seguito eseguita dalla Scuderia Ferrari su diversi motori montati sia sul modello 8C 2300 Monza che sul modello 8C 2300 Spider.

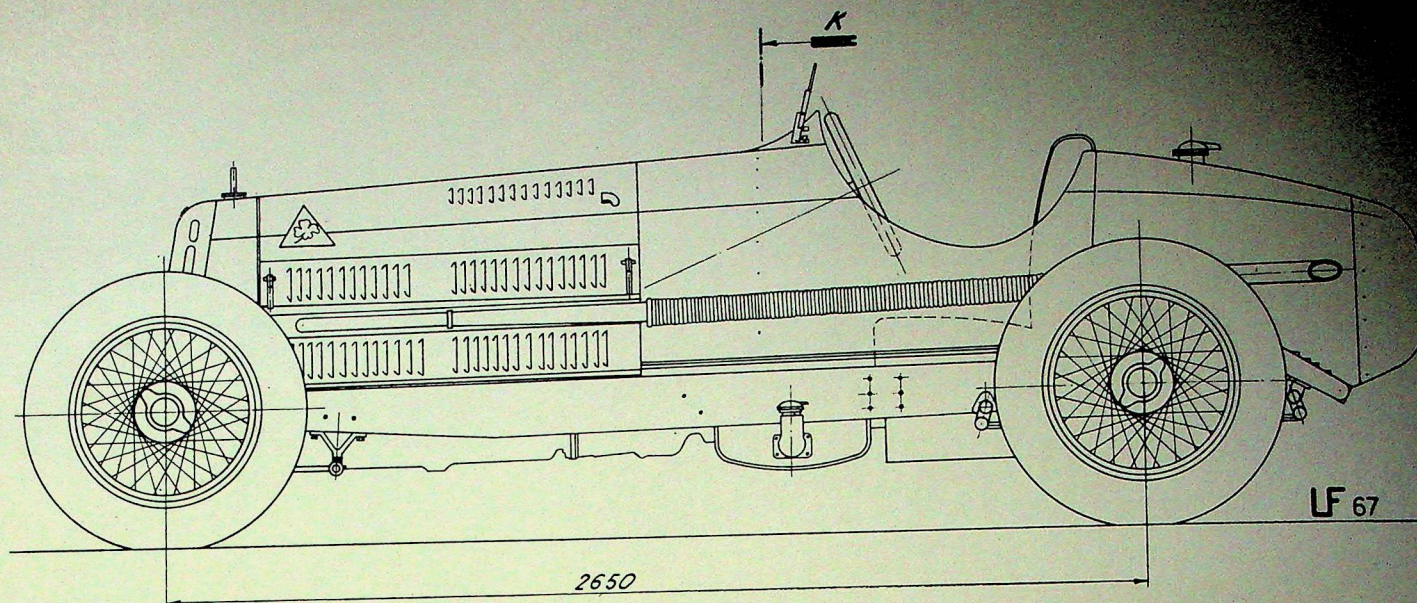
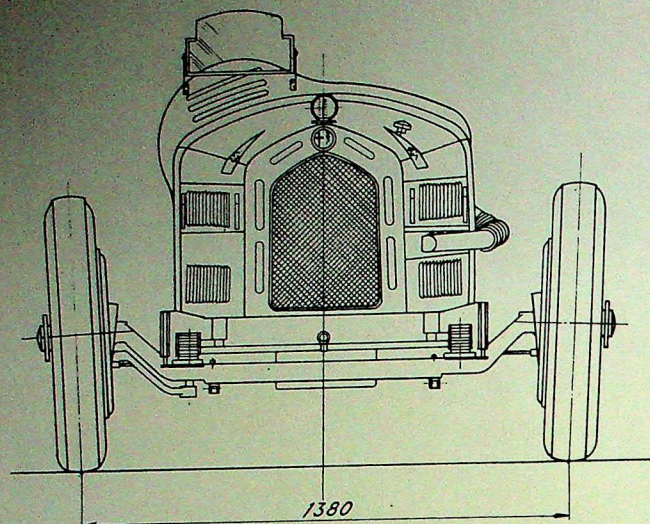
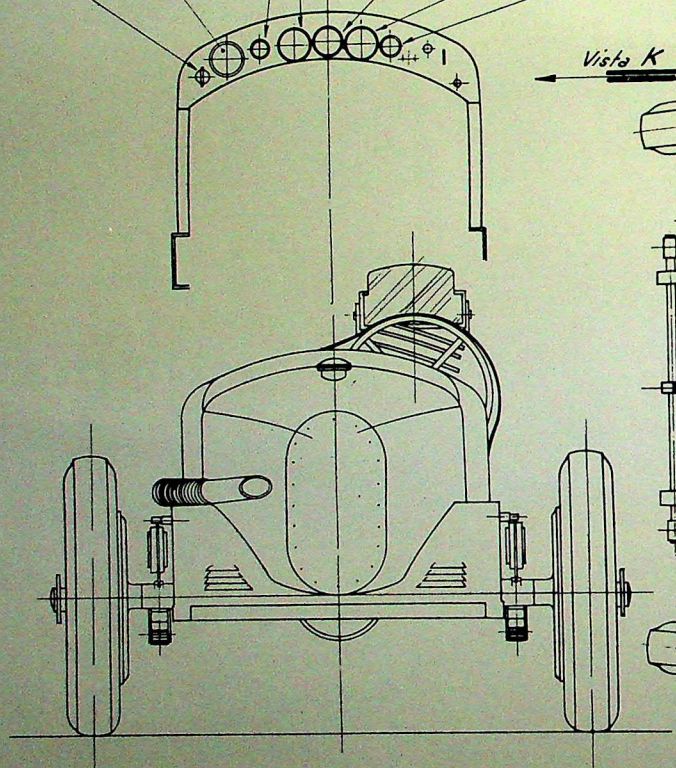
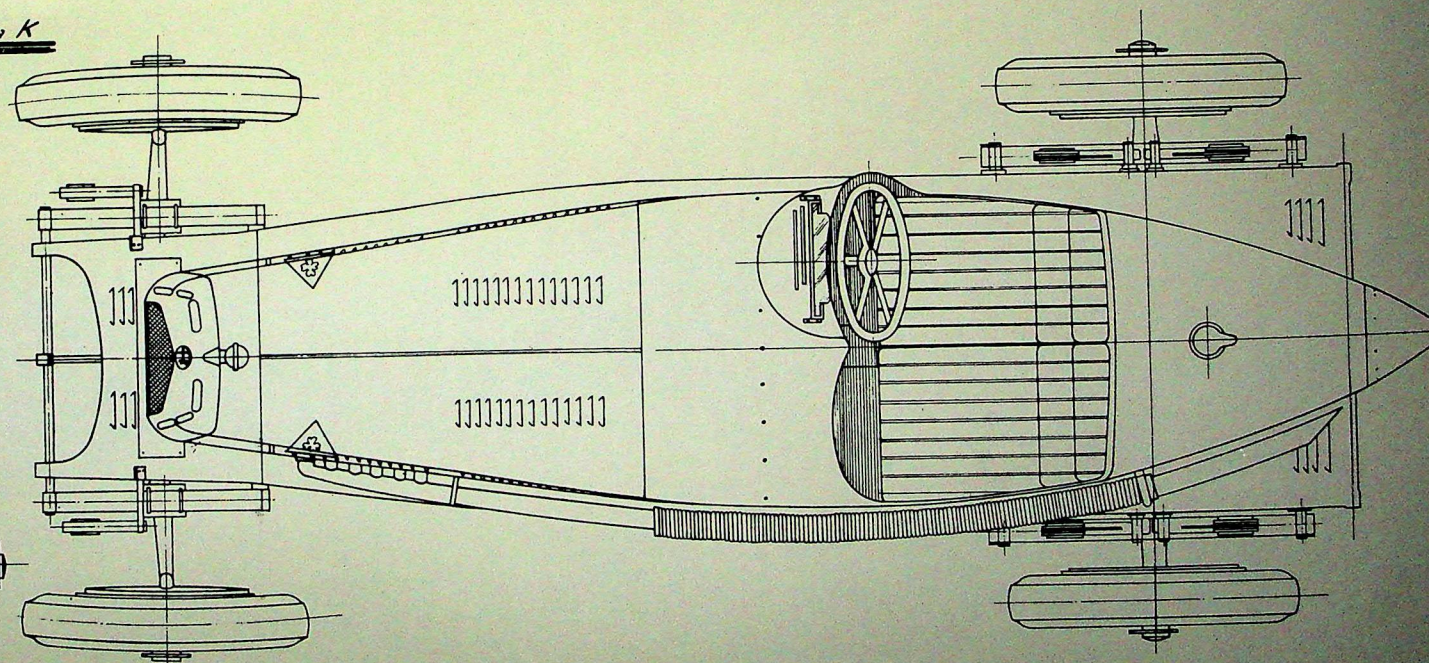
Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 8 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 65 x 88 (1931-'32); mm 68 x 88 (1933); cilindrata cm³ 2.336 (1931-'32); cm³ 2.556 (1933); rapporto di compressione 6,5; potenza max CV 165 a 5.400 g/min (1931); CV 178 a 5.400 g/min (1932); CV 180 a 5.600 g/min (1933); biblocco in lega leggera con canne in acciaio piantate; testa cilindri in lega leggera, smontabile, in 2 pezzi, con camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 90°, con 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione ad ingranaggi elicoidali cilindrici, al centro del motore; basamento e coppa in electron; 10 supporti dell'albero motore; alimentazione sotto pressione, con 1 compressore a 2 lobi e 1 carburatore doppio corpo invertito; accensione con distributore e bobina; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata e ricupero; raffreddamento ad acqua con pompa, senza ventilatore; radiatore a nido d'api, inclinato; dinamo e motorino solo per corse nella categoria Sport.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a secco, a dischi multipli; cambio in blocco col motore; 4 marce avanti e RM; rapporti del cambio: I 3,4, II 1,90, III 1,32, IV 1, RM 2,9; comando a leva centrale; ponte posteriore tipo rigido con scatola in lamiera; rapporto al ponte 13/47, 13/49, 15/49.
Autotelaio: lungheroni e traverse in lamiera stampata a C; sospensioni a balestre semiellittiche, coadiuvate da ammortizzatori a frizione, anteriori e posteriori; assale anteriore stampato con sezione a C; sterzo a barra longitudinale e trasversale; guida a destra con comando a vite e ruota elicoidale; freni a tamburo sulle 4 ruote, comandati sia a pedale che a mano; ruote a raggi tangenti con cerchio a canale da 19''; pneumatici 29 x 5,50 (5,50 x 19); batteria 12 volt-30 Ah (per Gran Premi); 12 volt-60 Ah (per corse nella categoria Sport).
Carrozzeria: biposto, con serbatoio a coda, tipo Gran Premio; con l'aggiunta di parafanghi, ruota di scorta e fari (per corse nella categoria Sport).
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.825 (1931); mm 2.650 (1932-'33); carreggiata anteriore e posteriore mm 1.380; peso della vettura kg 920; kg 965 (per corse nella categoria Sport); capacità del serbatoio carburante, litri 130; capacità olio nel serbatoio, laterale al posto di guida, litri 12; velocità max km/h 210 (1931); km/h 225 (1932); km/h 230 (1933).

Competizioni e successi

Il debutto del modello 8C 2300 Monza non poteva ottenere un trionfo maggiore: il primo e secondo assoluto nel Gran Premio d'Italia svoltosi il 24 maggio 1931 con la durata di 10 ore a quasi 156 km/h di media. Non fortunati invece furono i due GP di 10 ore svoltisi sul Circuito di Montlhéry il primo e sul Circuito di Spa il secondo. In questi due Gran Premi furono quei circuiti stradali a causare un'eccessiva usura dei freni, per cui la 8C 2300 dovette accontentarsi del secondo, sesto e undicesimo posto nel GP di Francia e del secondo, terzo e quarto posto nel GP di Spa. In entrambe le gare vinse la Bugatti che poteva sostituire in breve tempo i ceppi freni quando cambiava le gomme.
Jano dopo queste esperienze pensò alla necessità di preparare una vettura più leggera e più potente, adatta per vincere su quei circuiti; essa fu la monoposto Tipo B. La 8C 2300 Monza fu comunque il modello che permise ad una schiera di piloti qualificati di partecipare a gare di velocità o in salita e battere i più temuti avversari con macchine da Gran Premio. Elencheremo le vittorie assolute dal 1931 al 1933 di alcuni piloti: Nuvolari vinse nel 1931 il GP d'Italia, la Coppa Ciano, la Pontedecimo-Giovi, la Coppa Consuma; nel 1932 il GP di Monaco, la Targa Florio, il 5. Circuito di Avellino; nel 1933 il 5. GP di Tunisi, il 9. Circuito d'Alessandria, il GP dell'Eifel, il GP di Nîmes. Caracciola nel 1932 il secondo al GP di Monaco a 3'' da Nuvolari, il secondo all'Avus, a meno di 4'' da Brauchitsch su Mercedes, a 194 km/h di media, il GP dell'Eifel, la salita del Kesselberg e quella del Mont Ventoux, il GP di Polonia. Etancelin nel 1931 il GP di Dieppe, di Grenoble e del Comminges, nel 1932 il GP di Piccardia, nel 1933 ancora il GP di Piccardia e della Marna. Nel 1932 Sommer il GP di Marsiglia, Zehender il GP del Comminges, Widengreen il GP di Finlandia. Nel 1933 Borzacchini la Susa-Moncenisio, Widengreen il GP di Svezia invernale e Brivio quello d'estate, oltre alla Targa Florio; Lewis il Trophy International a Brooklands e il GP Isola di Man, Zanelli il GP di Spagna, Trossi la Pontedecimo-Giovi, la salita del Gaisberg e la Targa Abruzzo, Pietsh la salita di Luchendorfer, la corsa del Reisengebirge in Germania, Balestrero la Varese-Campo dei Fiori, Comotti-Barbieri il Circuito di Napoli, De Teffè il GP del Brasile.
Questo modello continuò ad affermarsi anche nel 1934 e 1935 conquistando vittorie di categoria guidato da piloti sportivi che partecipavano a gare con le vetture acquistate dalla Scuderia Ferrari.

La 8C 2300 Monza, prima assoluta con Nuvolari al 4. GP di Monaco, svoltosi il 17 aprile 1932. Caracciola, sul medesimo modello, si classificò secondo a soli 3".

La 8C 2300 Monza di Caracciola, prima assoluta nella salita del Mont Ventoux in Francia, svoltasi il 4 settembre 1932. Caracciola segnò un tempo record.

La 8C 2300 Monza di Ruesch che con Maag ha partecipato alla 8. Mille Miglia del 1934. La vettura è stata equipaggiata con i parafanghi e con l'impianto elettrico.

La 8C 2300 Monza al suo debutto nel 9. GP d'Italia, della durata di 10 ore, svoltosi sulla pista di Monza il 24 maggio 1931. Campari-Nuvolari vinsero questo GP.

Alfa Romeo Gran Premio 8C 2300 Monza – 1931

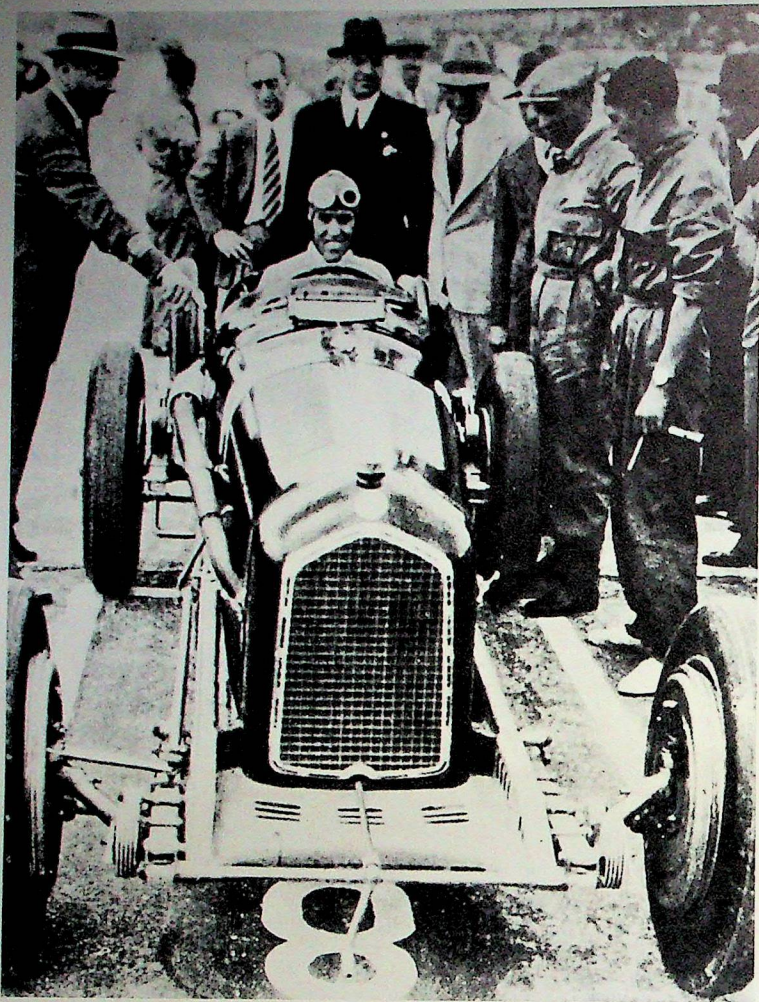
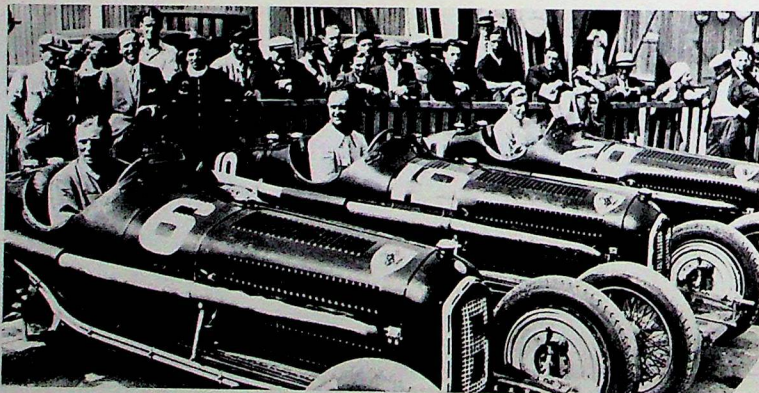
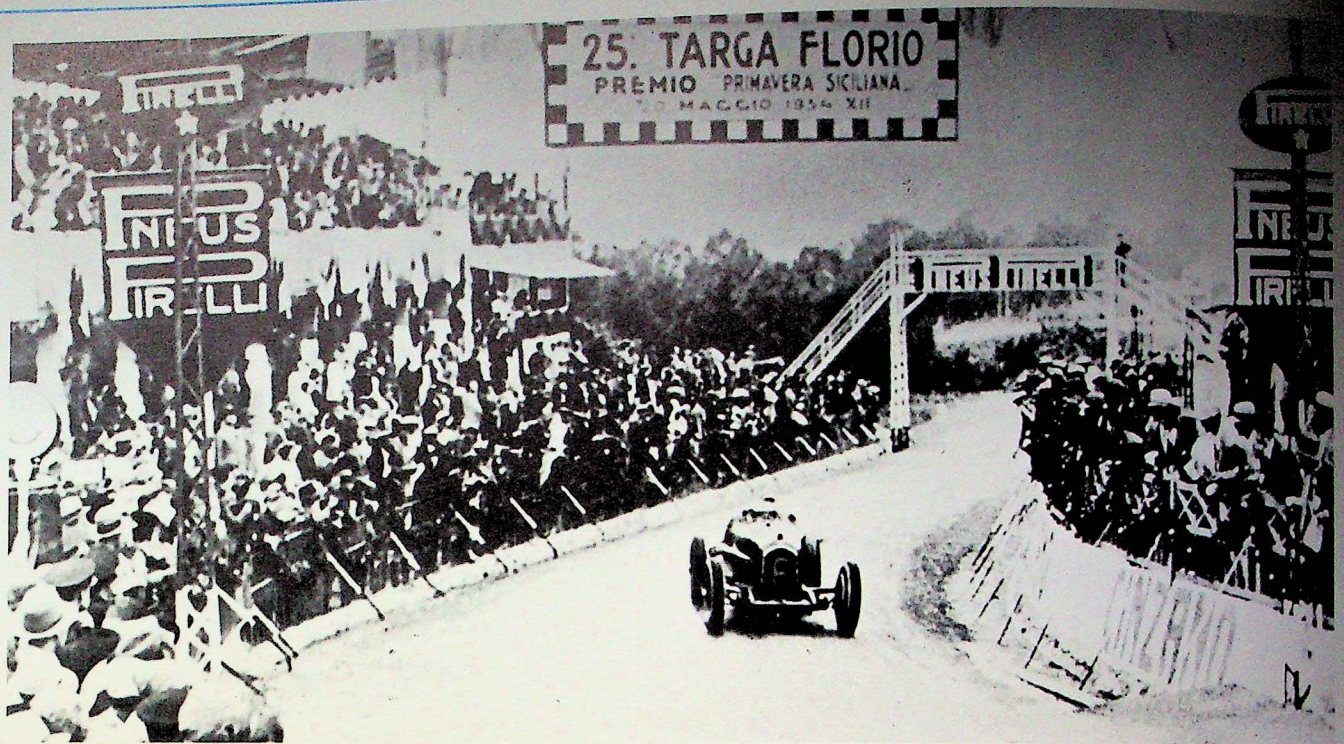
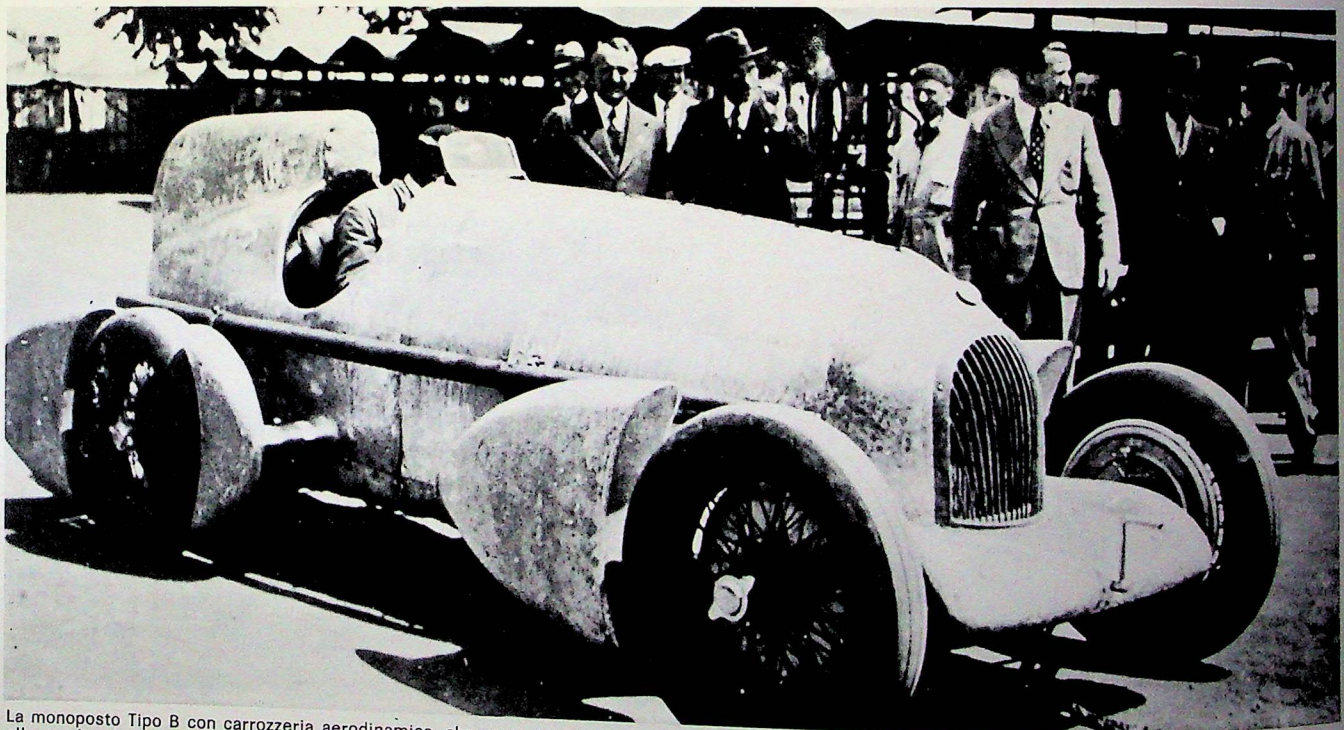
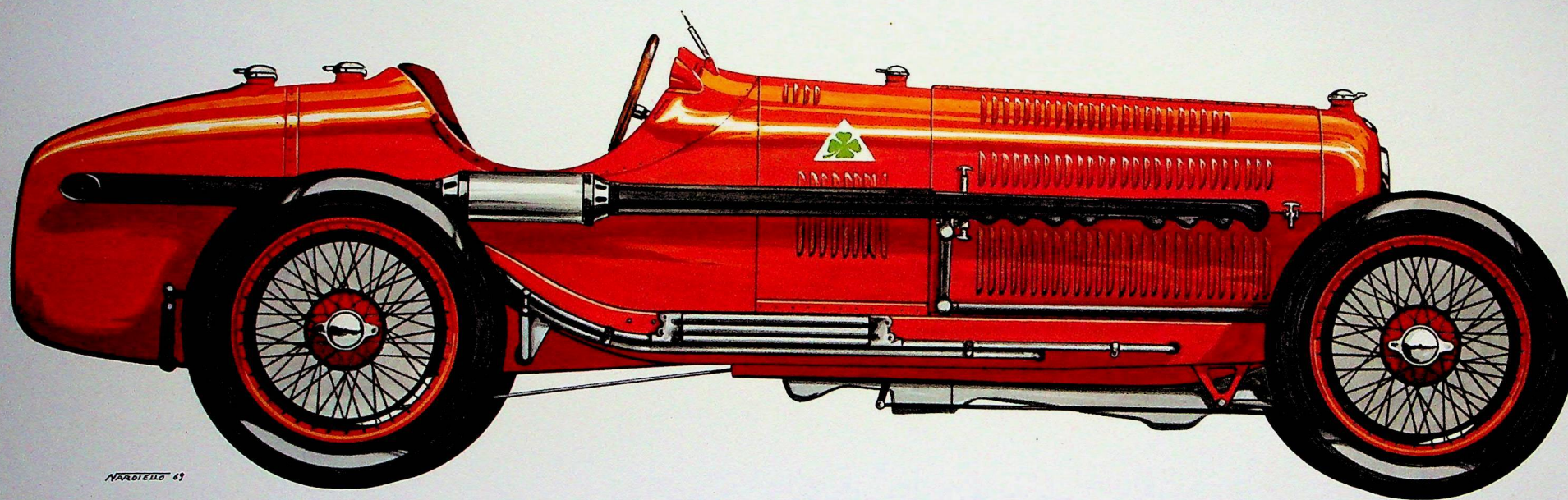
Vettura 8C 2300 Monza 1931
K
LF 67
1380
2650
pompa benzina
orologio
man. olio
contagiri
quadro distr. contagiri
man. benz.
Vista K

Origine ed evoluzione

Questo modello venne realizzato secondo la formula libera, vigente dal 1931. Per i Gran Premi del 1932, in base alle esperienze acquisite nelle gare dell'anno precedente, Jano progettò una vettura in cui il rapporto peso-potenza risultasse il più idoneo all'impiego tanto su pista che sui circuiti misti; erano questi i concetti che fecero della monoposto Tipo B una grande e moderna vettura da corsa che poté validamente confermare la genialità della sua impostazione. Per il motore venne scelto l'otto cilindri di 2.654 cm³ di cilindrata, molto leggero e compatto, che al banco dette una potenza di 215 CV a 5.600 g/min. Dietro al cambio a 4 marce e RM venne posto il differenziale con un sistema di ingranaggi conici collegati a due alberi di trasmissione ad assi divergenti. Questi alberi collegati a due gruppi conici montati su un assale unico posteriore, provvedevano ad azionare ognuno una ruota motrice. La carrozzeria venne costruita con una sezione frontale ridotta e una forma molto profilata; la vettura a secco pesava 700 kg.
La presentazione di questo modello al suo debutto nel GP d'Italia suscitò la più viva ammirazione per la novità della sua concezione che diventò entusiasmo quando la videro sfrecciare sicura e stabile in corsa. La Tipo B venne comunemente chiamata P3 perché fu la degna continuatrice dei successi della P2, l'altra vettura Gran Premio Alfa Romeo che ottenne i maggiori trionfi nel periodo dal 1924 al 1930. Infatti dopo il primo successo riportato nella giornata del debutto, essa confermò la sua superiorità in tutti i GP del 1932 e 1933 a cui partecipò.
Per la nuova formula del 1934 il motore venne portato a 2.905 cm³ realizzando una potenza di 255 CV a 5.400 g/min; la carrozzeria venne allargata a cm 85. Nel 1934 si sperimentò una carrozzeria aerodinamica che a parità di potenza permetteva un incremento di velocità di oltre 20 km. Impiegata nel GP di Germania del 1934 vinse la gara con successo.
Nel 1935 la Scuderia Ferrari introdusse alcuni miglioramenti alle sospensioni; anteriormente venne montata una sospensione indipendente tipo Dubonnet e posteriormente due semicantilever con due ammortizzatori idraulici. Il comando dei freni divenne pure idraulico. Su alcune vetture vennero montati motori con cilindrata aumentata a 3.165 cm³ e con potenza di 265 CV. Per il GP di Francia del 1935 venne montato su due vetture un motore di 3.822 cm³ con potenza di 330 CV.

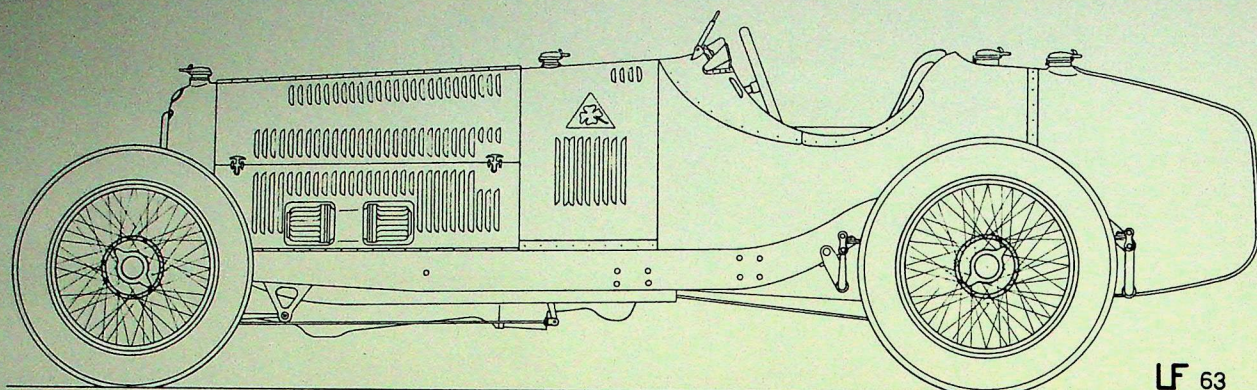
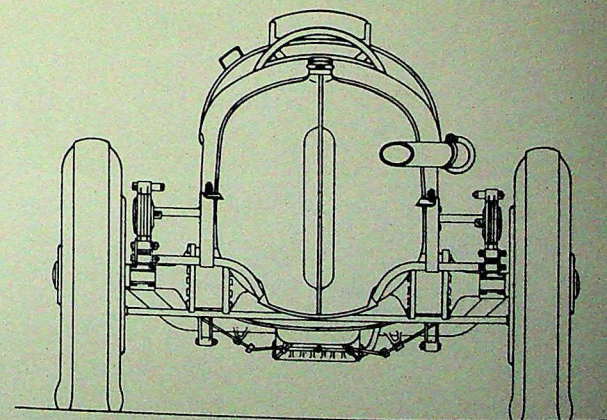
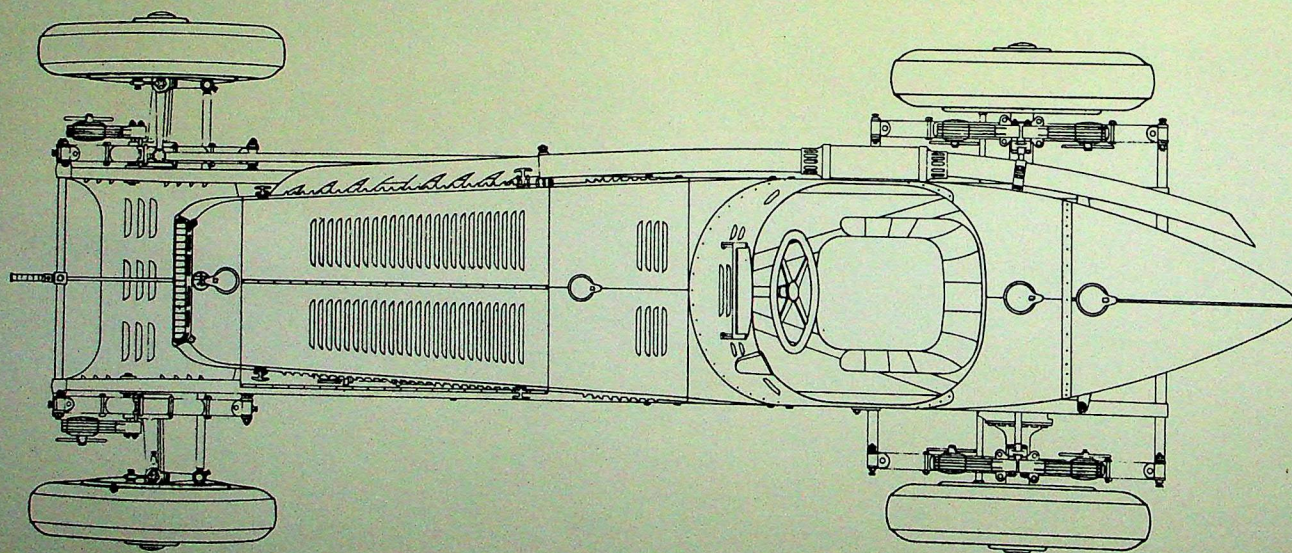
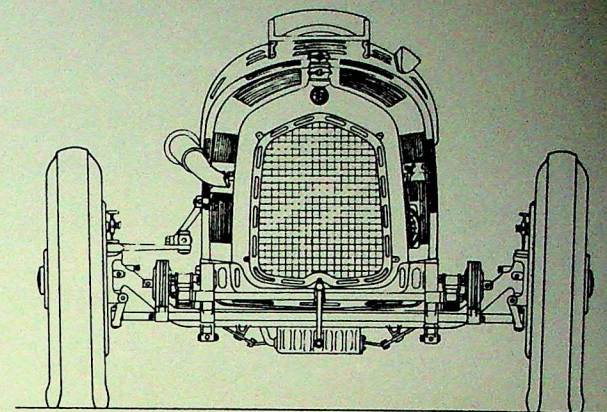
Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 8 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 65 x 100 (1932-'33); mm 68 x 100 (1934); mm 71 x 100 (1935); cilindrata cm³ 2.654 (1932-'33); cm³ 2.905 (1934); cm³ 3.165 (1935); rapporto di compressione 6,5 (1932-'33); 7 (1934-'35); potenza max CV 215 a 5.600 g/min (1932-'33); CV 255 a 5.400 g/min (1934); CV 265 a 5.400 g/min (1935); biblocco in lega leggera con canne in acciaio, piantate; testa cilindri in corpo coi biblocchi; camera di scoppio emisferica; 2 valvole per cilindro, inclinate a 104°, con 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione ad ingranaggi cilindrici, al centro del motore; basamento e coppa in electron; 10 supporti dell'albero motore; alimentazione sotto pressione, con 2 compressori a 2 lobi e 2 carburatori verticali monocorpo; accensione con magnete; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata e ricupero; raffreddamento ad acqua, con pompa e radiatore.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a secco, con dischi multipli; cambio in blocco col motore; 4 marce avanti e RM; rapporti del cambio: I 3,4, II 1,90, III 1,32, IV 1, RM 2,9; comando a leva centrale; gruppo differenziale a rapporti variabili, all'uscita del cambio; 2 alberi divergenti dal differenziale per il moto di ciascuna ruota; 2 gruppi conici indipendenti su asse unico; rapporto 11/36.
Autotelaio: longheroni e traverse in lamiera a scatola; sospensioni a balestre semiellittiche, coadiuvate da ammortizzatori a frizione, anteriori e posteriori (1932-'34); sospensione anteriore Dubonnet (1935); sospensione posteriore con semicantilever e 2 ammortizzatori idraulici (1935); sterzo a barra longitudinale e trasversale; guida al centro con comando a vite e settore; freni a tamburo sulle 4 ruote, comandati sia a pedale che a mano; ruote a raggi tangenti da 19"; pneumatici anteriori 5,25 x 19; posteriori 6,00 x 19 (1932-'34); 6,50 x 19 (1935).
Carrozzeria: monoposto, in lega leggera, tipo Gran Premio; aerodinamica sperimentale eseguita nel 1934.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.650; carreggiata anteriore mm 1.380; carreggiata posteriore mm 1.300; peso della vettura a secco kg 700 (1932-'33); kg 720 (1934); kg 725 (1935); con carrozzeria aerodinamica kg 810; capacità del serbatoio carburante, litri 140; capacità olio nel serbatoio, litri 20; velocità max vettura km/h 232 (1932-'33); km/h 262 (1934); con carrozzeria aerodinamica km/h 285 (1934), km/h 275 (1935).

Competizioni e successi

Tra le vetture Gran Premio costruite dall'Alfa Romeo la monoposto Tipo B è certamente quella che ha conquistato il maggior numero di vittorie nei Gran Premi internazionali.
Infatti il debutto della monoposto Tipo B avvenne al 10. GP d'Italia il 5 giugno 1932. Nonostante che partecipassero la Bugatti con il modello 54 di 4,9 litri e la Maserati con la 16 cilindri di 5 litri, fu Nuvolari con la profilatissima monoposto che conquistò la vittoria dopo 5 ore di gara, seguito al terzo e quarto posto da Borzacchini e Campari, pure su Tipo B. Anche al GP di Francia, ancora di 5 ore, la monoposto ottenne i primi tre posti con Nuvolari, Borzacchini, Caracciola, mentre al GP di Germania Caracciola fu primo, Nuvolari secondo e Borzacchini terzo. Alla Coppa Ciano, a Livorno, Nuvolari e Borzacchini furono primo e secondo, e alla Coppa Acerbo, a Pescara, arrivò primo Nuvolari e secondo Caracciola. Caracciola vinse pure con la Tipo B le corse in salita del Gaisberg in Austria, del Klausen in Svizzera e dello Schaunsland in Germania. Al 5. GP Monza Caracciola fu primo, Nuvolari terzo e Borzacchini quarto.
Dopo un periodo di astensione dalle gare che va dal gennaio all'agosto del 1933, la Tipo B riprese a correre vincendo le ultime sette corse della stagione.
Con le nuove monoposto Tipo B corrispondenti alla formula 1934-'37, la Scuderia Ferrari partecipò nel 1934 a diciassette corse, conquistando sedici primi posti, otto secondi posti, quattro terzi e tre quarti posti assoluti. Tra le affermazioni nei più importanti Gran Premi ricorderemo il 1., 2. e 3. posto assoluto di Tripoli, il 1., 2. e 3. di Spagna, il 1., 2. e 3. di Francia e il 1. e 2. di Monaco e di Germania.
Nel 1935, malgrado che la Mercedes e l'Auto Union avessero ingaggiato la lotta per la loro supremazia nelle corse di formula, le competizioni vinte dalla Tipo B furono sedici, con quattordici secondi posti, quattordici terzi e dieci quarti posti. Sorprendente fu la vittoria di Nuvolari al 4. GP di Germania di quell'anno al Nürburgring per essere riuscito a battere la coalizione germanica proprio nella corsa di casa.
Si può affermare che la Tipo B nel periodo in cui corse riuscì a dominare incontrastata, sui circuiti e sulle piste di tutta Europa.
Nel Museo dell'Alfa Romeo esiste, tuttora marciante, la Tipo B vittoriosa con Nuvolari al suo debutto; altre monoposto sono oggi in possesso di privati.

La monoposto Tipo B al suo debutto nel GP d'Italia, a Monza il 5 giugno 1932. Nuvolari si classificò primo, Borzacchini terzo e Campari quarto. Nuvolari segnò la media di 167 km/h.

La monoposto Tibo B con i tre piloti Chiron (al centro), Varzi (a sinistra) e Trossi (a destra), classificatisi primo, secondo e terzo nel GP di Francia del 1934 a Montlhéry.

La monoposto Tipo B che vinse con Varzi la 25. Targa Florio, svoltasi sul classico Circuito delle Madonie il 20 maggio 1934.

La monoposto Tipo B con carrozzeria aerodinamica, che partecipò al GP dell'Avus del 1934, pilotata da Guy Moll, il quale conquistò il primo posto assoluto alla media di 205,290 km/h. La nuova forma permise un aumento di velocità della vettura di 15 km/h rispetto alla carrozzeria del modello normale.

Alfa Romeo Gran Premio Tipo B P3 – 1932

VETTURA tipo B 1932 P3

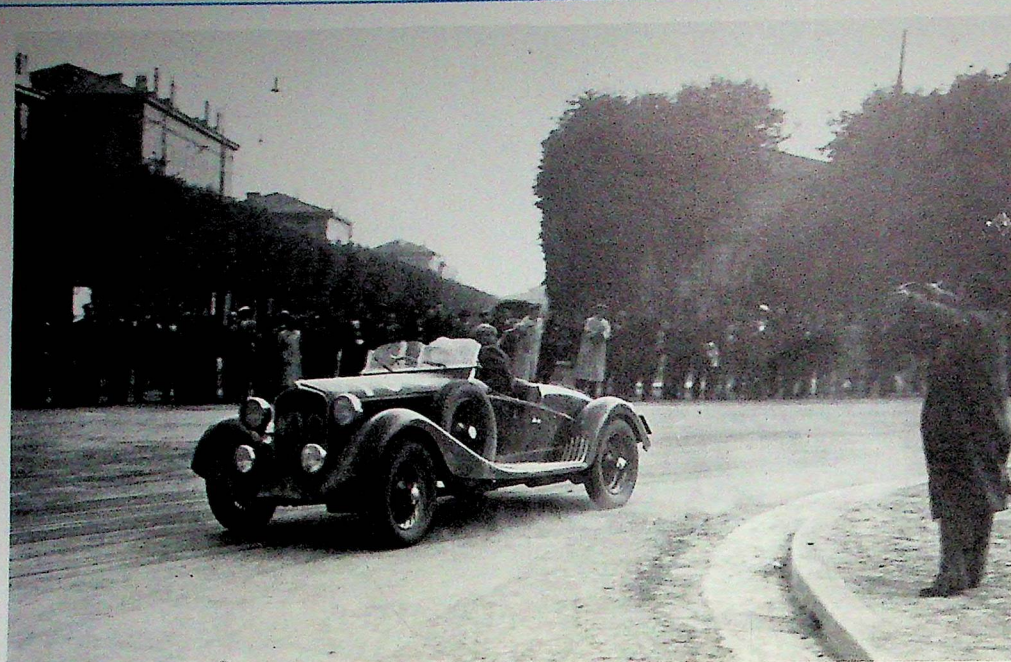
LA 6C 2300 PESCARA 1934-1936

Origine ed evoluzione

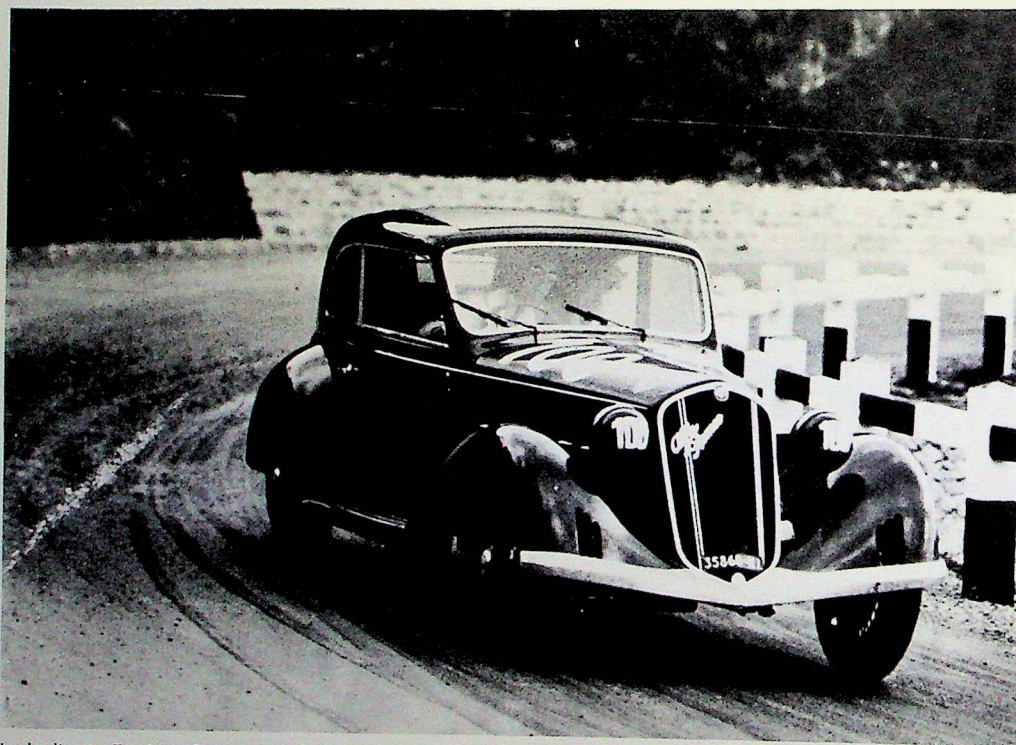
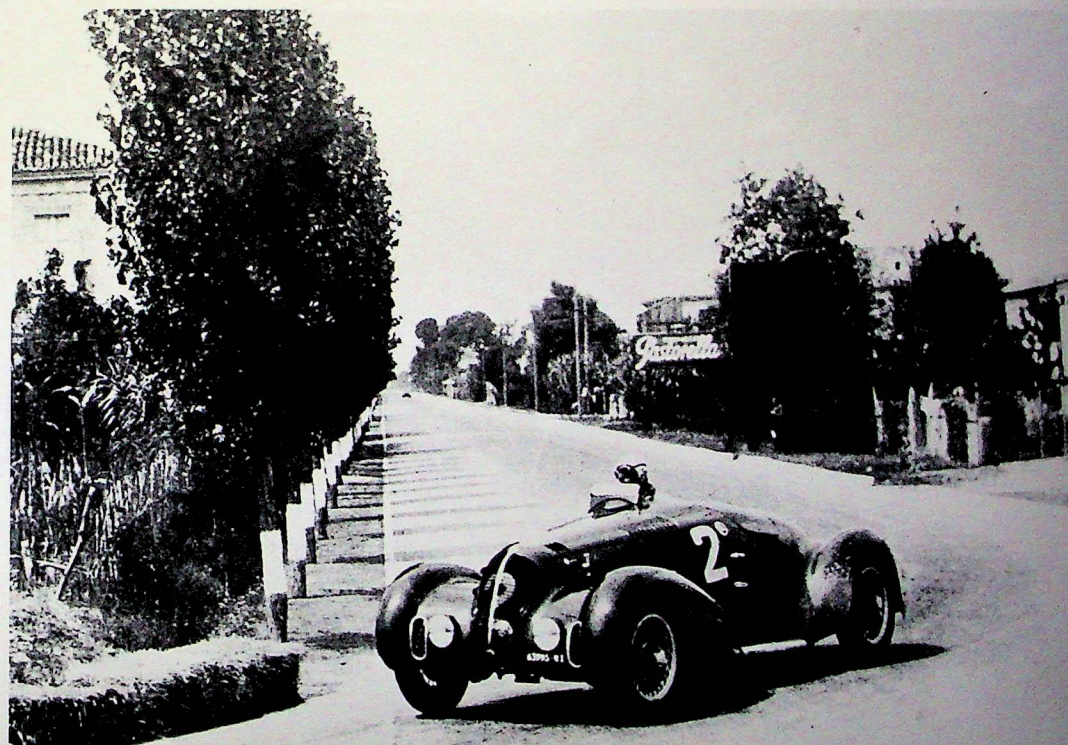
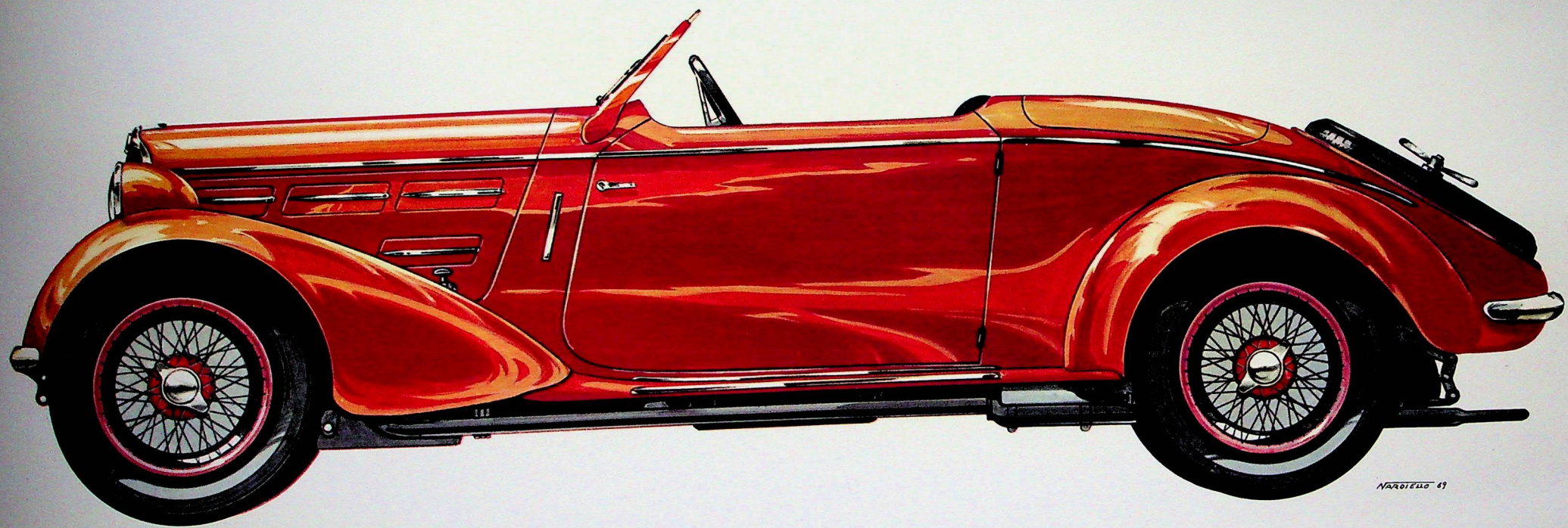
L'Alfa Romeo con questo modello intese presentare alla sua clientela sportiva una vettura con motore dalle prestazioni brillanti senza ricorrere all'uso dell'alimentazione forzata che richiedeva una maggior spesa d'esercizio per il più alto consumo specifico del carburante. La berlinetta « Pescara » inoltre, adeguandosi alle esigenze della clientela che ormai preferiva la vettura chiusa a quella aperta, diede inizio alla nuova concezione della carrozzeria a struttura leggera e solida. Questo modello venne presentato al pubblico nel Salone dell'Auto di Milano dell'aprile 1934.
Il motore a 6 cilindri di nuova concezione, con una cilindrata di 2.309 cm³, fu costruito col basamento in ghisa in un unico blocco con le canne cilindri, mentre la testa venne fusa in lega leggera in seguito agli ottimi risultati conseguiti sul motore 8C 2300. L'alimentazione era ottenuta mediante 2 carburatori orizzontali. La frizione venne realizzata a disco unico e il cambio, in blocco col motore, aveva 4 marce avanti e RM con la III e IV sincronizzate, oltre a un dispositivo di ruota libera all'uscita del cambio. Il ponte posteriore era del solito tipo rigido con albero di trasmissione racchiuso nel tubo centrale di reazione.
Il telaio, costruito secondo il tipo monoblocco, aveva lungheroni e traverse a scatola saldati. Le balestre anteriori e posteriori furono disposte all'esterno dei lungheroni e munite di boccole in gomma per il collegamento al telaio. Gli ammortizzatori posteriori a frizione avevano il comando idraulico regolabile dal posto di guida.
La carrozzeria fu studiata dalla Touring per due importanti competizioni: il 1. Giro automobilistico d'Italia nella versione spider 2 posti e la 24 Ore di Pescara nella versione berlina semirigida a 4 posti e 2 porte. Dopo la vittoria con 3 vetture alla 24 Ore, venne decisa la costruzione in serie di berlinette dello stesso modello che fu denominato 6C 2300 Pescara.
Per la Mille Miglia del 1935 venne preparata dalla Touring un'altra versione di berlina 4 posti a 2 porte rivestita completamente in lamiera d'alluminio; il peso della carrozzeria non superava i 130 kg. Questo modello partecipò con successo sia alla Mille Miglia del 1935 che alle 24 Ore di Pescara dello stesso anno. Su questo autotelaio vennero pure costruiti nel 1936 e nel 1937 degli spider che vinsero alcune gare nella categoria Sport, tra le quali la Targa Abruzzo del 1937 di 6 ore.

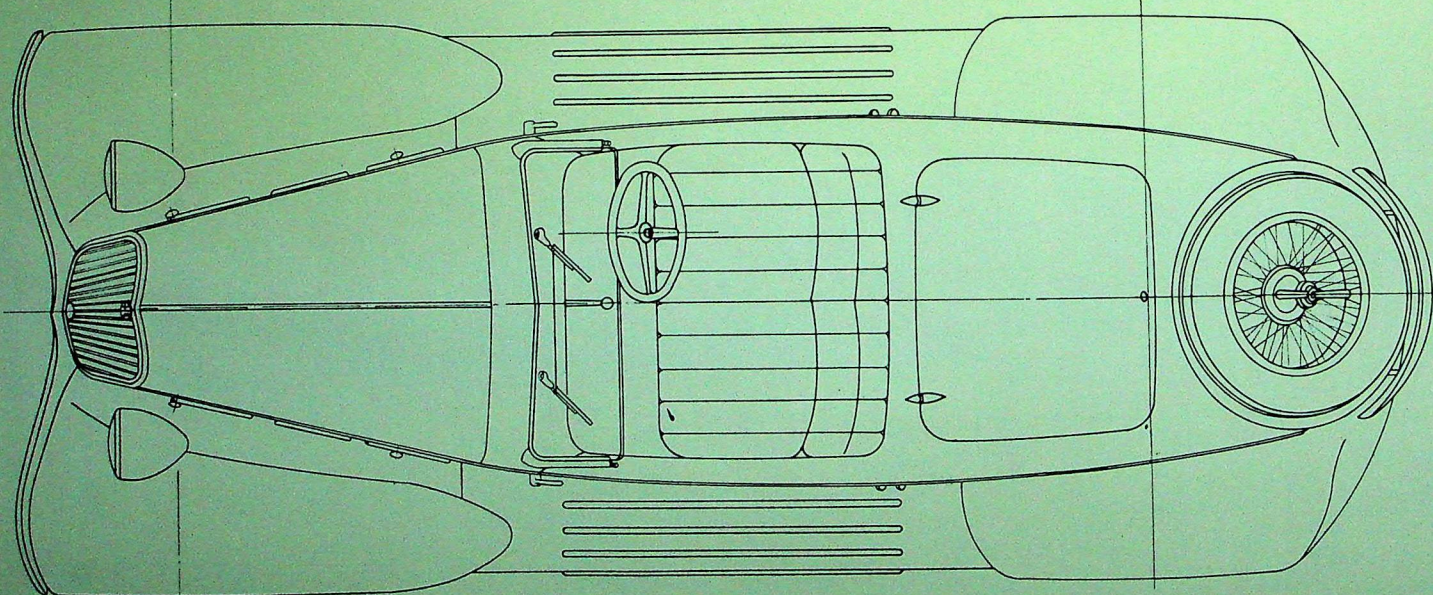
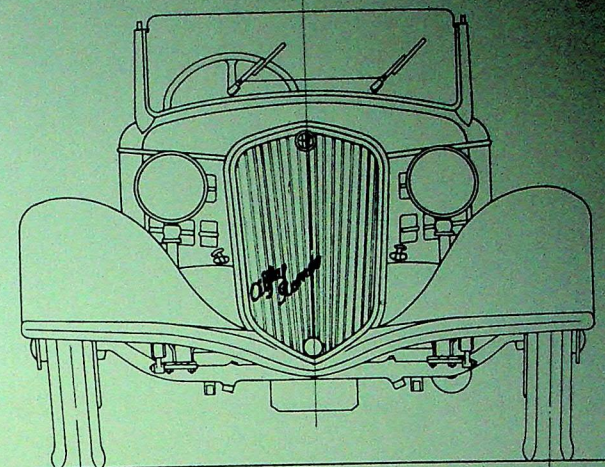
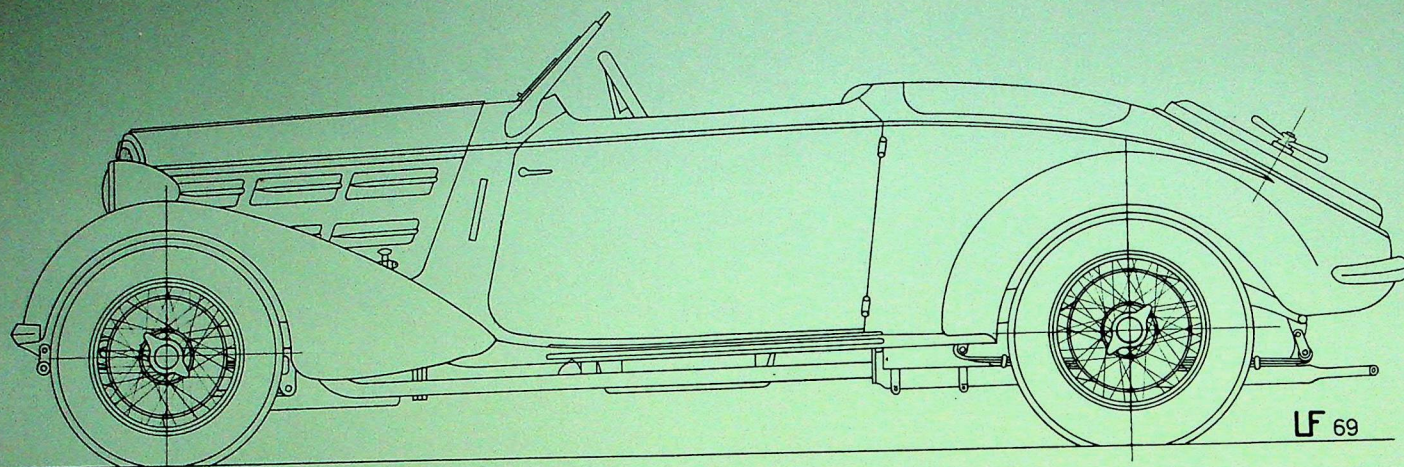
Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 6 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 70 x 100; cilindrata cm³ 2.309; rapporto di compressione 7,75; potenza max CV 95 a 4.500 g/min; testa cilindri in lega leggera, con camere di scoppio emisferiche, smontabile; 2 valvole per cilindro, inclinate a 90°; 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione anteriore a catena, rinvio a ingranaggi elicoidali; basamento in ghisa, incorporato col monoblocco cilindri; 7 supporti dell'albero motore; alimentazione atmosferica con 2 carburatori orizzontali monocorpo; accensione con distributore e bobina; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata; raffreddamento ad acqua con pompa e radiatore; dinamo e motorino d'avviamento.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione monodisco a secco; cambio in blocco col motore; 4 marce avanti e RM; rapporti del cambio: I 3,8, II 2,16, III 1,5, IV 1, RM 3,8; comando a leva centrale; ponte posteriore tipo rigido con scatola in lamiera; rapporto al ponte 12/51.
Autotelaio: lungheroni e traverse a scatolá, saldati; sospensione a balestre semiellittiche, coadiuvate da ammortizzatori a frizione, anteriori e posteriori; ammortizzatori posteriori regolabili a mano dal posto guida; assale anteriore stampato con sezione a C; guida a destra con comando a vite e ruota elicoidale; sterzo a barra longitudinale e trasversale; freni a tamburo sulle 4 ruote, comandati sia a pedale che a mano; ruote a raggi tangenti con cerchio a canale da 18"; pneumatici 28 x 5,50 (5,50 x 18); impianto elettrico a 12 volt.
Carrozzeria: berlina a 4 posti, 2 porte, semirigida (1934); berlina e spider a 4 posti, 2 porte, con struttura metallica rivestita in lega leggera (1935-'36).
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.925; carreggiata anteriore e posteriore mm 1.420; peso della vettura a secco kg 1.250; capacità del serbatoio carburante litri 58; capacità olio nella coppa litri 9; velocità max km/h 145.

Competizioni e successi

Il debutto sportivo del modello 6C 2300 Pescara ebbe luogo nel maggio 1934 al 1. Giro automobilistico d'Italia, di oltre 5.600 km in tre tappe, dove ottenne il secondo posto assoluto per merito di Rosa-Comotti; le sei vetture di questo modello che parteciparono alla gara, furono tutte classificate fra le prime dieci arrivate al traguardo. La carrozzeria impiegata per questa gara fu lo spider 2 posti Touring.
Un più importante successo fu quello ottenuto nel successivo agosto a Pescara per la disputa della 5. Targa Abruzzo, la 24 Ore italiana. Vi parteciparono tre berline 6C 2300 con carrozzeria in lega leggera della Touring. Queste, con una gara regolarissima, si classificarono ai primi tre posti assoluti; i piloti degli equipaggi furono: Cortese-Severi, Tadini-Barbieri, Rosa-Comotti. Questa vittoria venne utilizzata per l'assegnazione del nome al modello costruito successivamente in serie.
Alla 9. Mille Miglia del 1935 tre berline 6C 2300 con carrozzeria Touring a struttura interamente metallica conquistarono i primi tre posti nella categoria berline di serie; i piloti erano: Cortese-Severi, Rosa-Comotti, Mercanti-Gaboardi.
Queste berline parteciparono nell'agosto 1935 anche alle 24 ore della 6. Targa Abruzzo classificandosi prima assoluta la coppia Cortese-Severi, seconda la coppia Rosa-Comotti, sesta assoluta la coppia Nicola di Romania-Tadini.
Alla 10. Mille Miglia del 1936, nella categoria oltre 2.000 cm³ senza compressore, si classificarono primo l'equipaggio Cattaneo-Donati e secondo Belmondo-Balbis, entrambi su berlina 6C 2300 Pescara; terza si classificò la coppia Mancinelli-Boratto con uno splendido spider 6C 2300 Pescara. Queste vetture, data la situazione politica del momento, furono alimentate con carburanti autarchici.
Nel 1936 le 24 ore della Targa Abruzzo non furono effettuate.
Franco Cortese per l'annata di corse del 1937 fece preparare uno spider alleggerito su autotelaio 6C 2300 Pescara col quale ottenne il secondo di categoria all'11. Mille Miglia, il primo di categoria al GP di Tunisia, il primo di categoria alla 14. Susa-Moncenisio e il primo assoluto alla 7. Targa Abruzzo di 6 ore di durata.

La 6C 2300 Spider carrozzata dalla Touring che partecipò al 1. Giro automobilistico d'Italia, di 6.000 km, svoltosi in tre tappe dal 26 maggio al 2 giugno 1934. Rosa-Comotti si classificarono secondi assoluti. Tra i primi dieci vi erano sei 6C.

La berlinetta Touring 6C 2300 Pescara che partecipò alle 24 Ore della 5. Targa Abruzzo, svoltasi il 12-13 agosto 1934 a Pescara. Tre berlinette di questo modello ottennero i primi tre posti assoluti. Primi furono Cortese-Severi.

La berlinetta Touring 6C 2300 Pescara, pilotata dalla coppia Cortese-Severi, che alla 9. Mille Miglia del 1935 si classificò prima della categoria Vetture Chiuse e ottava assoluta alla media di km/h 104,604. Seconda quella di Rosa-Comotti.

Lo Spider Touring Speciale 6C 2300 B di Franco Cortese, primo assoluto alle 6 Ore della 8. Targa Abruzzo del 1938.

Alfa Romeo Spider 6C 2300 Pescara – 1936

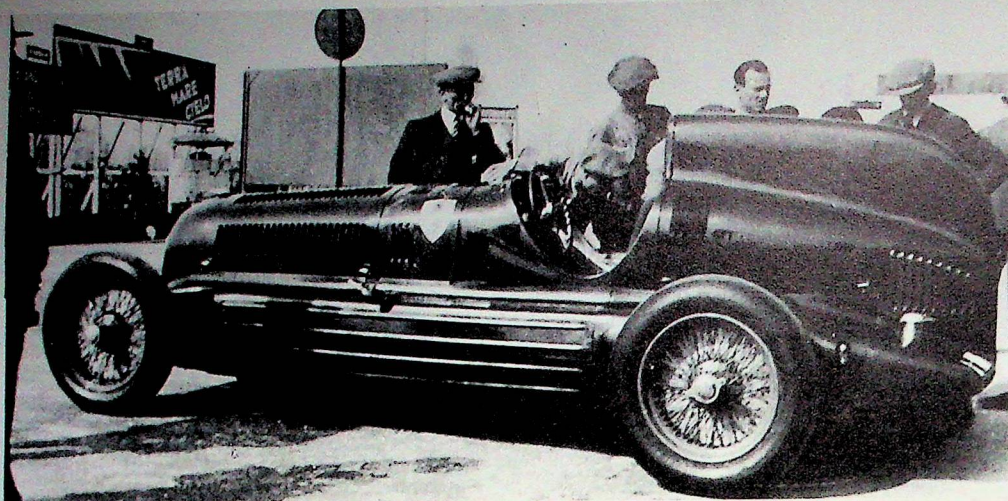
Spider 6C 2300 Pescara 1936

Origine ed evoluzione

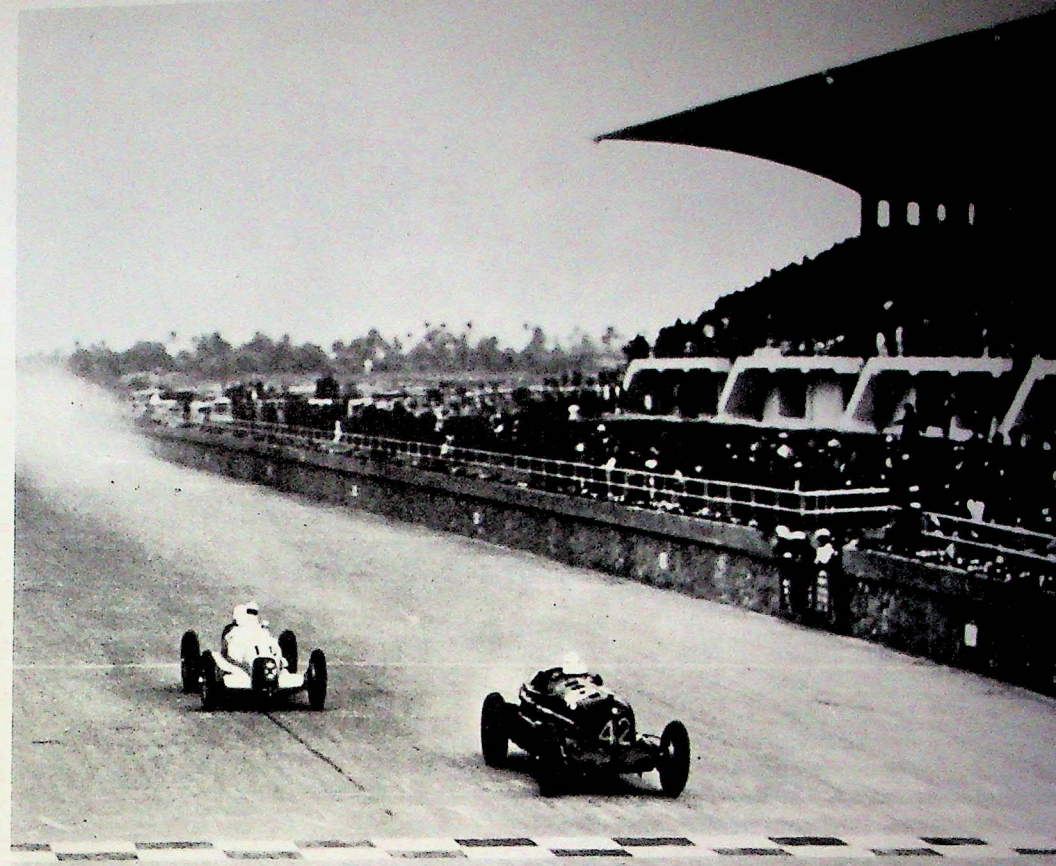
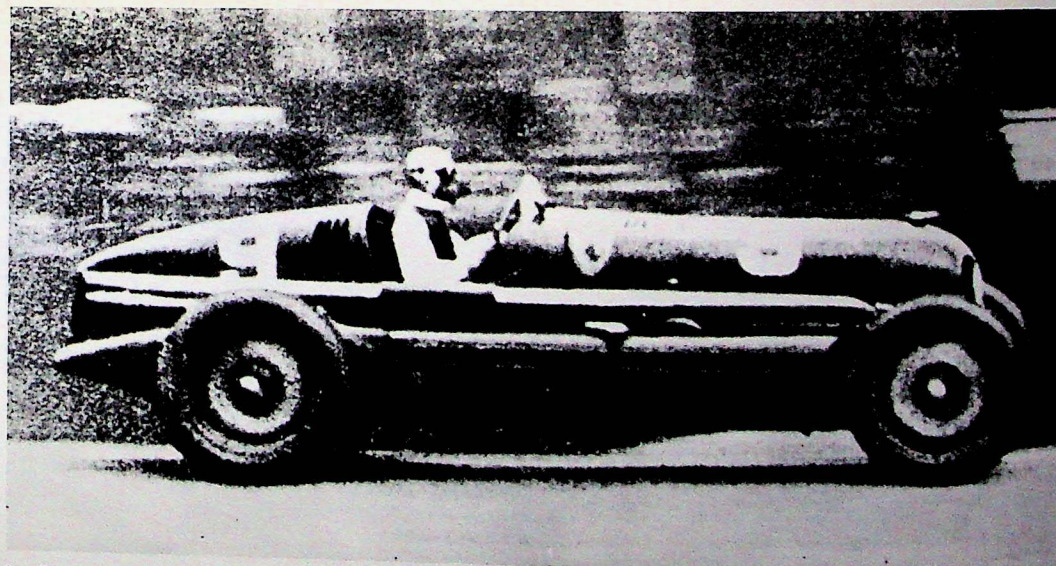
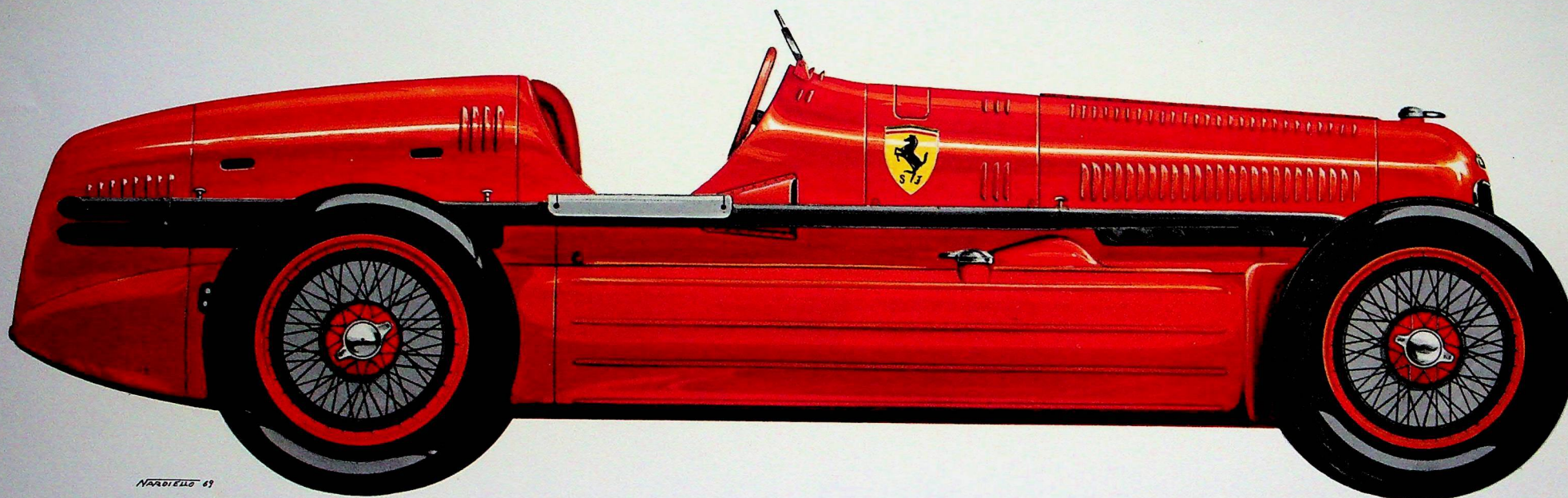
In attesa delle nuove vetture Gran Premio che l'Alfa Romeo stava approntando per poter competere con le vetture tedesche, la Scuderia Ferrari preparò due vetture Gran Premio "Bimotore" nel giro di soli quattro mesi dall'enunciazione dell'idea. La soluzione realizzata consisteva nell'accoppiamento di due motori, uno anteriore e uno posteriore, fra i quali venivano sistemati la frizione, il cambio, il gruppo per la trasmissione del moto alle ruote e il posto di guida. Questa fu certamente la più geniale soluzione tra quelle comparse in precedenza perché, oltre ad aver saputo disporre di un'ottima distribuzione dei pesi e di aver utilizzato dei gruppi già validamente sperimentati dalla Casa del Portello, il cav. Bazzi, ideatore del progetto, seppe ottenere dal complesso una forma armonica ed un ingombro frontale molto ridotto.
I motori impiegati furono gli stessi del modello Tipo B con cilindrata di 3.165 cm³ eroganti ciascuno una potenza di 265 CV a 5.400 g/min; questi erano collegati mediante un albero munito di un giunto di accoppiamento per l'eventuale distacco di uno dei motori. La frizione e il cambio erano montati in blocco sul motore anteriore. Il mozzo della frizione e gli alberi del cambio furono costruiti cavi per consentire il passaggio dell'albero di accoppiamento dei motori. All'estremità del cambio, dopo il cardano, venne montato il differenziale da cui partivano due tubi divergenti entro i quali giravano i due alberi di trasmissione. Le scatole contenenti le coppie coniche che trasmettevano il moto alle ruote, risultavano fissate rigidamente a due bracci oscillanti imperniati sulle traverse del telaio e paralleli all'asse longitudinale della vettura. Ciascuna ruota collegata con un corto semiasse alle scatole montate sui bracci poteva così oscillare come nei ponti pendolari.
L'avantreno era composto da un assale trasversale e da una sospensione originale Dubonnet a ruote indipendenti. Posteriormente la vettura era sospesa su due balestre semiellittiche longitudinali collegate ai bracci oscillanti mediante perni snodati.
I radiatori singoli per il raffreddamento dei motori vennero situati anteriormente. I due serbatoi del carburante furono sistemati lateralmente al telaio e costituivano parte integrante della carrozzeria. Sul prototipo era stato previsto un poggiatesta con raccordo sulla coda, asportabile; questo poggiatesta venne infatti eliminato nei Gran Premi di Tripoli e dell'Avus, mentre venne nuovamente applicato per l'effettuazione del record sull'autostrada Firenze-Mare.

Scheda tecnica

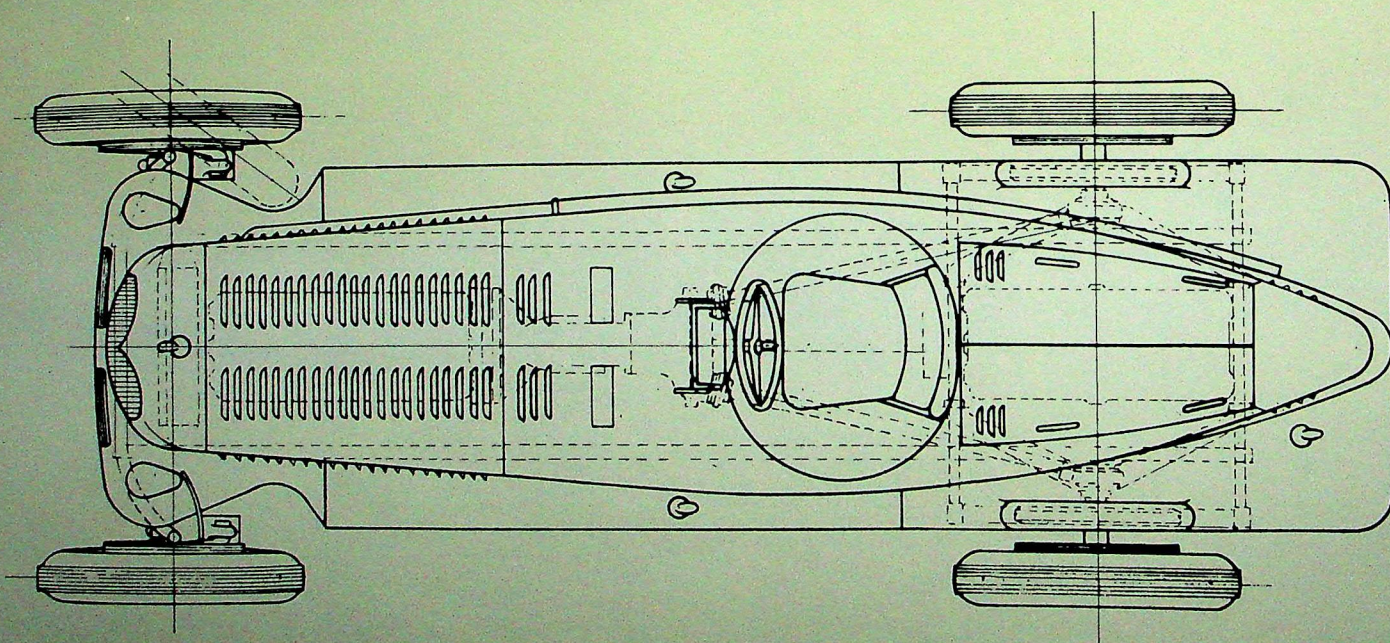
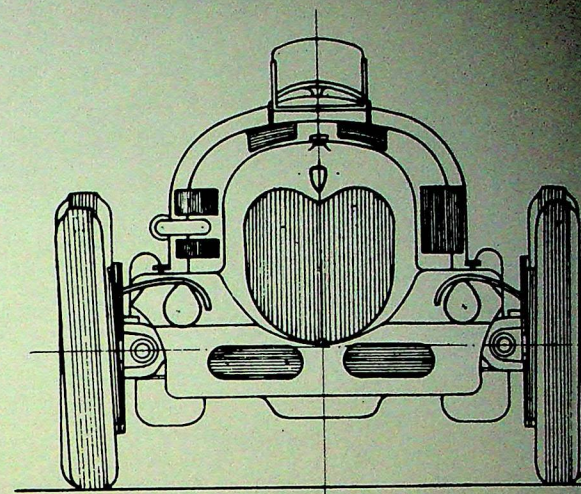
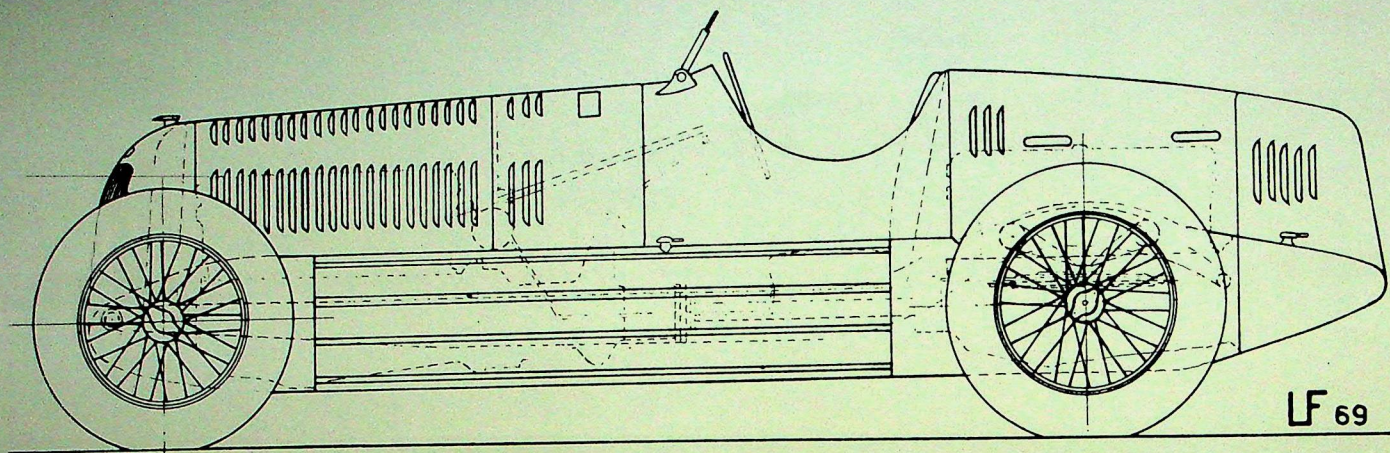
Motore: 1 anteriore e 1 posteriore a 4 tempi; 16 cilindri (2 motori di 8 cilindri in linea); alesaggio e corsa mm 71 x 100; cilindrata totale cm³ 6.330 (2 motori di cm³ 3.165); rapporto di compressione 7; potenza propulsiva CV 530 (2 motori di 265 CV) a 5.400 g/min; biblocchi in lega leggera con canne in acciaio, piantate; testa cilindri in corpo coi semiblocchi cilindri; camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 104°; 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione ad ingranaggi cilindrici; basamento e coppa in electron; 10 supporti dell'albero motore; alimentazione sotto pressione, con 2 compressori a due lobi e 2 carburatori verticali monocorpo per motore; accensione con magnete; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con 1 pompa di mandata e 1 di ricupero per motore; raffreddamento ad acqua con pompa; radiatori acqua indipendenti.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione unica a secco, a dischi multipli; cambio in blocco col motore anteriore; 3 marce avanti e RM; rapporti del cambio: I 1,95, II 1,32, III 1, RM 1,95; comando a leva centrale; differenziale all'uscita del cambio; 2 alberi di trasmissione, divergenti dal differenziale e collegati alle 2 coppie coniche indipendenti, poste nella scatola supporto ruote posteriori; rapporto delle coppie coniche 15/34.
Autotelaio: longheroni e traverse a scatola, saldati; sospensione anteriore indipendente Dubonnet; sospensione posteriore indipendente, tipo pendolare; ammortizzatori anteriori, idraulici e a frizione, posteriori solo doppi a frizione; guida al centro con vite e settore; sterzo con rinvio e tiranti; freni a tamburo sulle 4 ruote con comando idraulico a pedale, solo a mano sulle ruote posteriori; ruote a raggi tangenti con cerchio a canale; pneumatici anteriori 5,50 x 20, posteriori 6,50 x 21 (Tripoli e Avus); per il record pneumatici posteriori 7,00 x 24.
Carrozzeria: monoposto da Gran Premio, in lega leggera.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.800; carreggiata anteriore e posteriore mm 1.380; peso della vettura a secco kg 1.030; capacità dei 2 serbatoi carburante laterali, intercomunicanti, litri 240; capacità del serbatoio lubrificante litri 40; velocità max km/h 325.

Competizioni e successi

Il prototipo di questa vettura Gran Premio, realizzato in un tempo record dalla Scuderia Ferrari, dopo la presentazione alla stampa nell'aprile 1935, venne provata da Tazio Nuvolari prima sull'autostrada Brescia-Bergamo e successivamente all'Autodromo di Monza, dove si poterono subito rilevare le sue elevate prestazioni. Il debutto ebbe luogo al 9. GP di Tripoli di 524 km, il 12 maggio 1935, con la partecipazione di due "Bimotore" pilotate da Nuvolari e da Chiron. Mentre i motori di Nuvolari avevano una cilindrata complessiva di 6.330 cm³ quelli di Chiron corrispondevano a 5.810 cm³; ciò dipendeva dal differente alesaggio che per quelli di Nuvolari era di 71 mm e per Chiron di 68. Durante la corsa nessun inconveniente di ordine meccanico venne lamentato nelle due "Bimotore" in gara, mentre i cambi di pneumatici furono otto per Nuvolari e sei per Chiron. Il giro più veloce del vincitore Caracciola su Mercedes fu di 220,167 km/h mentre Nuvolari ottenne un giro a 215,342 km/h. Le due vetture Alfa Romeo si classificarono al quarto e quinto posto assoluto.
Dopo quindici giorni le due "Bimotore" parteciparono al GP dell'Avus consistente in due eliminatorie di 100 km ciascuna e nella gara finale di 200 km. Questa fu vinta da Fagioli su Mercedes; secondo con la "Bimotore" si classificò Chiron che giunse al traguardo con il battistrada della gomma posteriore completamente distaccato. Nuvolari non poté classificarsi per la finale perché durante la prova eliminatoria fu costretto a sostituire per desciappamento la gomma posteriore destra. Anche in questa gara le parti meccaniche si comportarono ottimamente.
L'ultimo atto sportivo di questo modello fu la effettuazione delle prove per la conquista dei record internazionali ottenuti da Tazio Nuvolari sull'autostrada Firenze-Mare il 15 giugno 1935. Questi record furono: Chilometro lanciato alla media di km/h 321,428 — Miglio lanciato alla media di km/h 323,175 — Metri 400 alla media di km/h 364,183.
Una delle due "Bimotore" costruite nel 1935 venne venduta in Inghilterra e nel 1937 partecipò ad alcune gare pilotata da A. Dobson. Fu acquistata nel 1938 da P. Aitken che la trasformò in monomotore. Essa comparve nel dopoguerra in alcune gare a Zandvoort.

La Gran Premio "Bimotore" del 1935 costruita, per circuiti veloci. Le prove preliminari vennero effettuate nell'aprile 1935 sull'autostrada Milano-Bergamo e in seguito sulla pista di Monza. Essa venne realizzata alla Scuderia Ferrari.

La Gran Premio "Bimotore", pilotata da Tazio Nuvolari, conquista il record di velocità sull'autostrada Firenze-Mare, svoltasi il 15 giugno 1935. La media realizzata fu di 321,428 km/h. Sui 400 metri ottenne la media di 364,183 km/h.

Due Gran Premio "Bimotore" parteciparono al 9. GP di Tripoli, svoltosi il 12 maggio 1935; pilotate da Nuvolari e da Chiron, si classificarono quarta e quinta. La vettura n. 42 era quella pilotata da Nuvolari; la sua media fu di 187 km/h.

La Gran Premio "Bimotore" pilotata da Tazio Nuvolari sul Circuito dell'Avus, svoltosi il 26 maggio 1935. Chiron, sul medesimo modello, si classificò secondo dietro a Fagioli su Mercedes. La media di Chiron fu di oltre 230 km/h.

Alfa Romeo Gran Premio "Bimotore" – 1935

Vettura "BIMOTORE" 1935

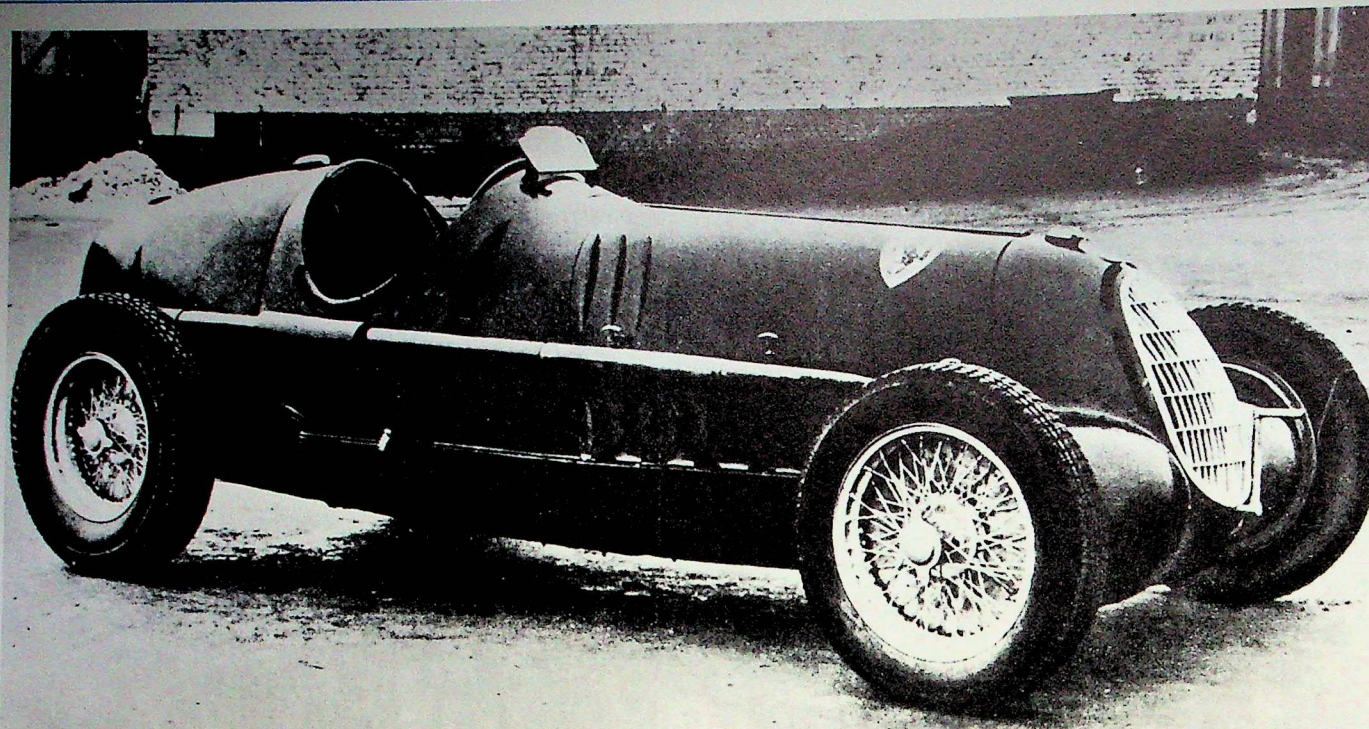
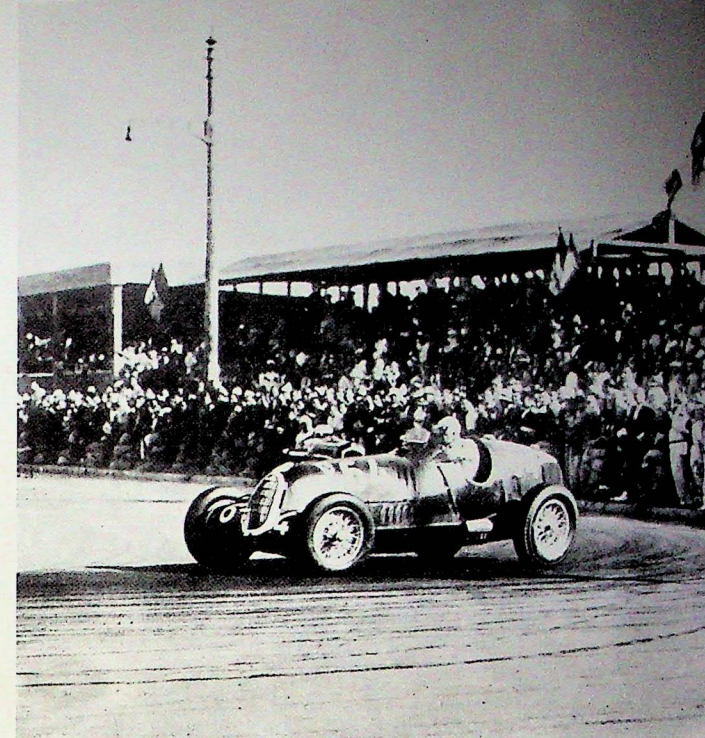
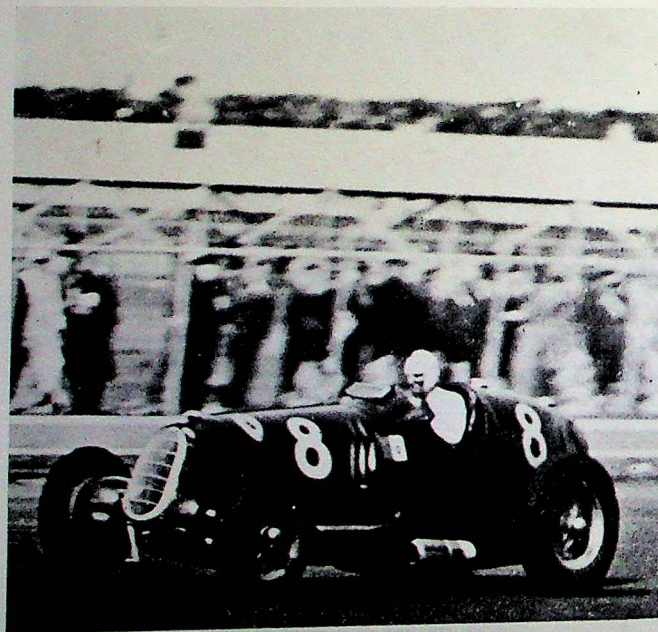
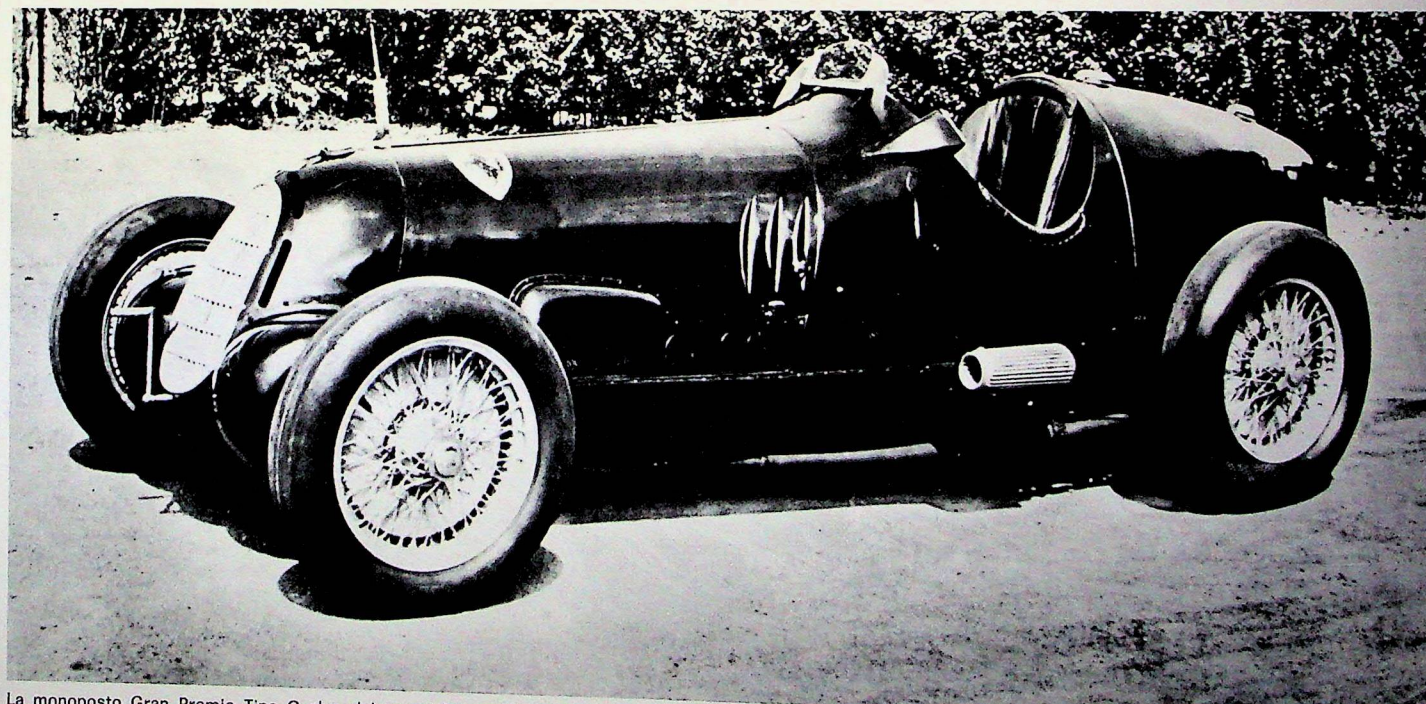
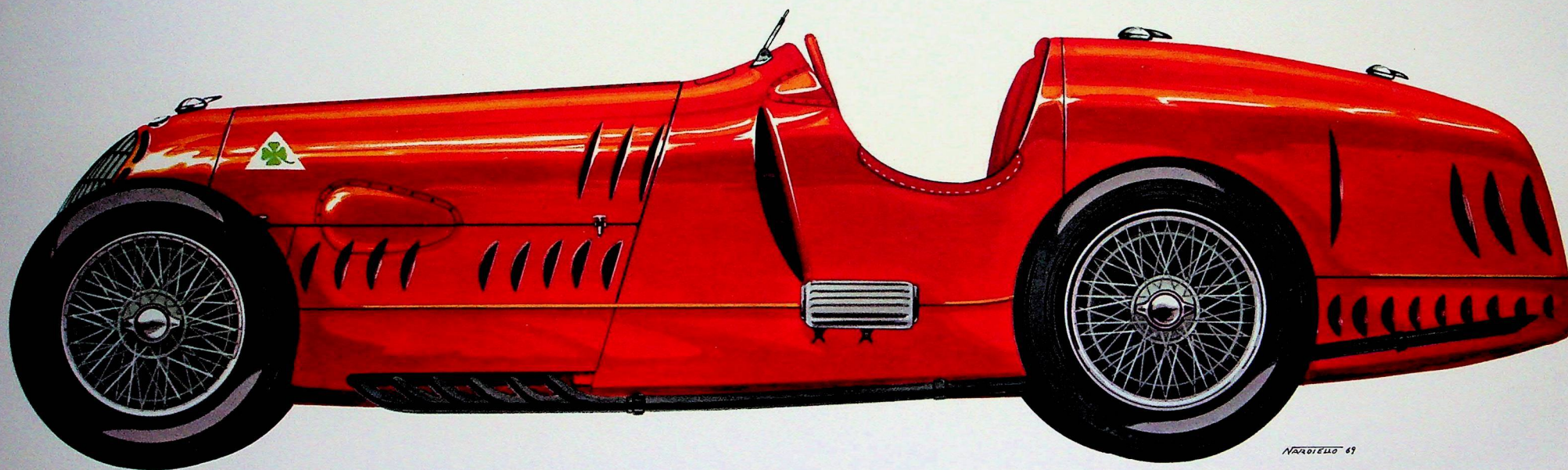
LA GRAN PREMIO TIPO C 1935-1937

Origine ed evoluzione

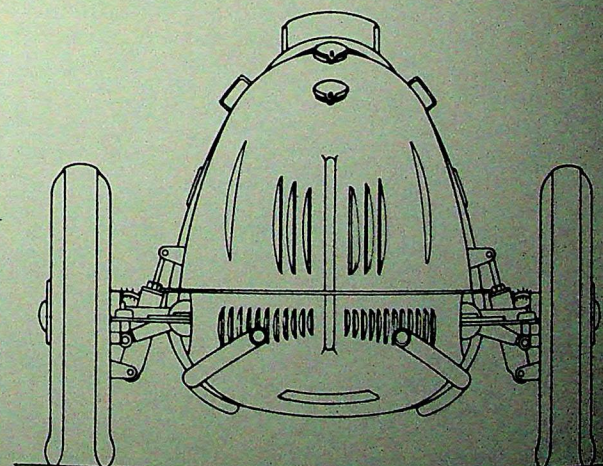
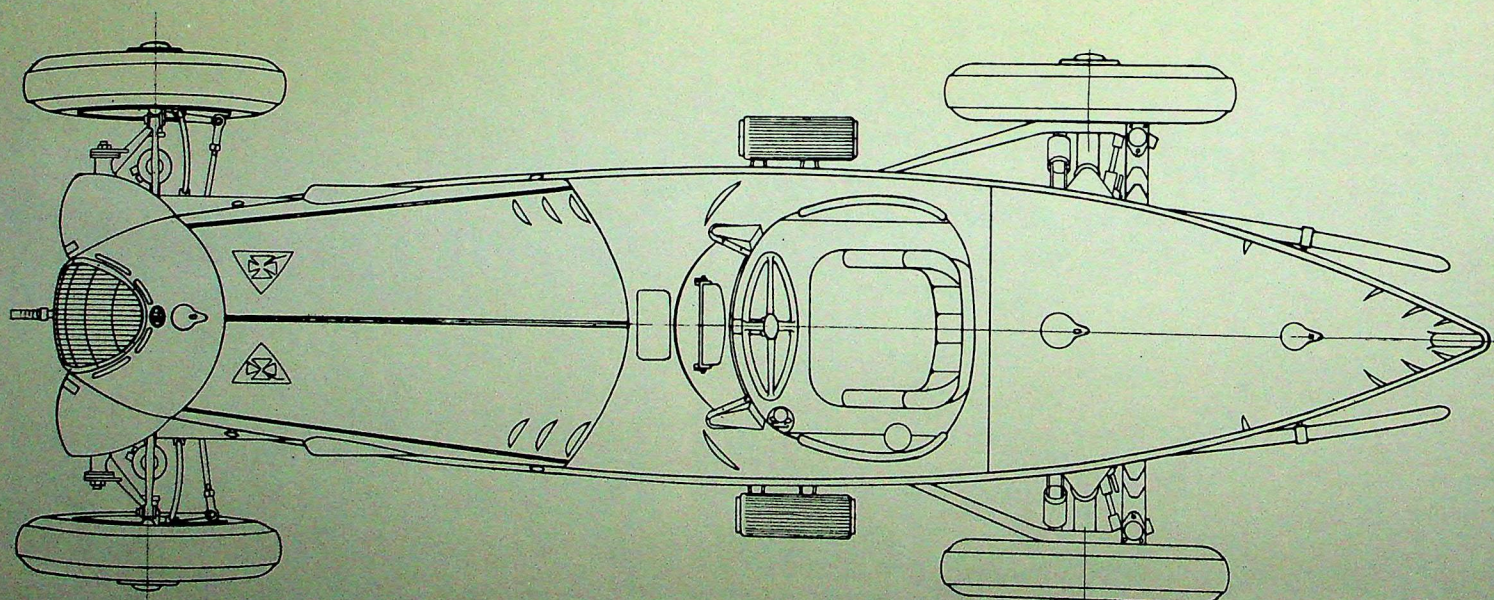
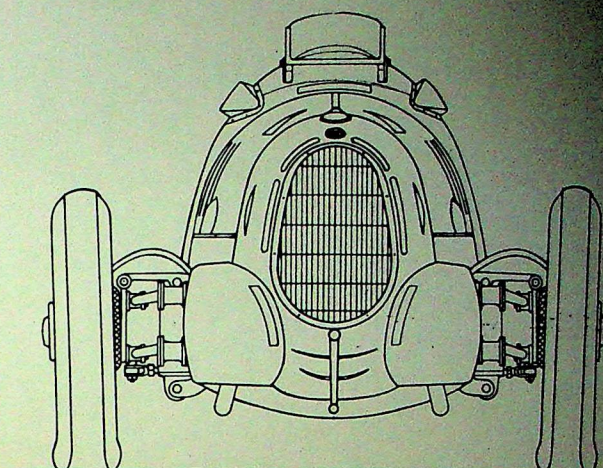
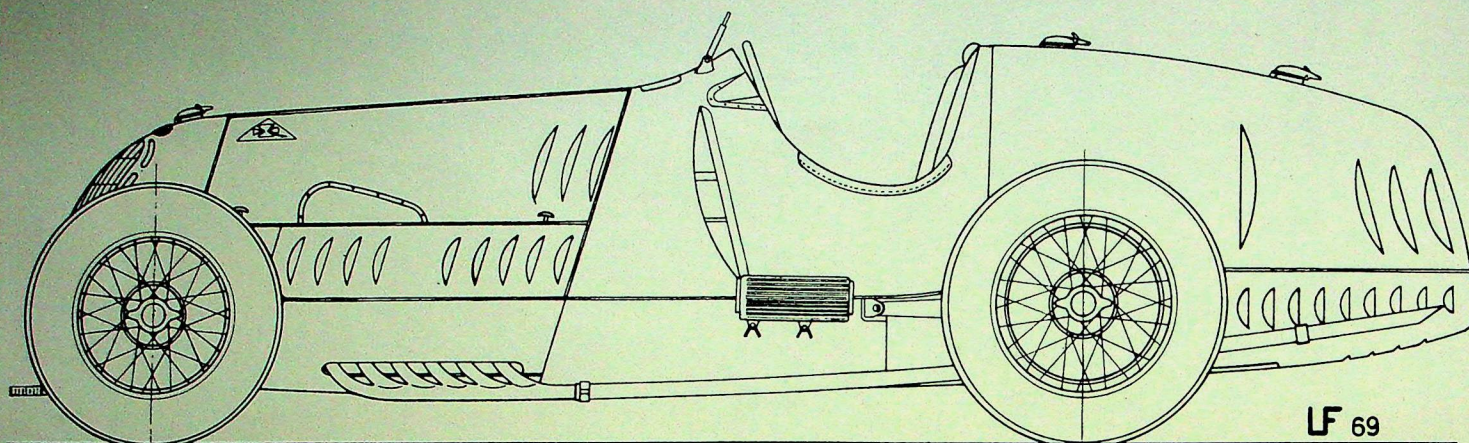
La Gran Premio Tipo C venne impostata da Jano tenendo presente l'evoluzione delle vetture con sospensioni indipendenti in fase di realizzazione anche sulle vetture tedesche da corsa. Tuttavia l'Alfa Romeo fu tra le prime a introdurre in questo campo soluzioni originali ed efficienti.
L'autotelaio e la carrozzeria di questo modello furono realizzati per permettere l'impiego di due versioni di motori: un 8 cilindri in linea di 3.822 cm^3 di cilindrata, e un 12 cilindri a V di 60° di 4.064 cm^3.
Il motore a 8 cilindri era molto simile nella sua struttura a quello dell'8C 2.905 cm^3 montato sulla Tipo B; esso rese al banco una potenza di 330 CV.
Il motore a 12 cilindri a V era costituito da un basamento unico con due gruppi di 6 cilindri con 2 alberi a camme in testa ciascuno; l'albero motore e le bielle erano montate su cuscinetti antifrizione; il compressore era unico, posto anteriormente, il quale aspirava la miscela da due carburatori orizzontali; la sua potenza fu di 370 CV.
La frizione a dischi metallici e il cambio a 4 marce, situato posteriormente e facente corpo unico con la scatola del ponte a semialberi oscillanti, erano stati calcolati per l'impiego di motori con potenza sui 400 CV. Il motore e gli organi di trasmissione erano solidali al telaio.
Le sospensioni erano indipendenti. L'anteriore, brevetto Alfa Romeo, era del tipo a parallelogrammi longitudinali con 2 ammortizzatori idraulici a bassa pressione, aventi incorporate due coppie di molle elicoidali.
La sospensione posteriore era costituita da una molla a balestra semiellittica trasversale, coadiuvata da ammortizzatori idraulici e a frizione; il movimento delle ruote era del tipo pendolare.
I freni con tamburi dalle dimensioni generose erano a comando idraulico.
La carrozzeria differiva nelle due versioni solo nell'uscita del collettore di scarico che, col motore a 8 cilindri usciva sul fianco destro, mentre col motore a 12 cilindri i due tubi uscivano in basso, sotto al telaio.
La sua forma risentiva un po' dell'applicazione della teoria consigliata dall'ingegnere Pallavicino, progettista aeronautico della Breda, per la monoposto Tipo B con carrozzeria aerodinamica, realizzata con successo nel 1934 e che risultò vittoriosa all'Avus.
L'Alfa Romeo ha ricuperato per il suo Museo la monoposto Tipo 12C 36 con la quale Nuvolari aveva vinto la Coppa Vanderbilt nel 1936.

Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 8 cilindri in linea (8C 35); 12 cilindri a V di 60° (12C 36); alesaggio e corsa mm 78 x 100 (8C 35); mm 70 x 88 (12C 36); cilindrata cm^3 3.822 (8C 35); cm^3 4.064 (12C 36); rapporto di compressione 8 (8C 35); 7,1 (12C 36); potenza max CV 330 a 5.500 g/min (8C 35); CV 370 a 5.800 g/min (12C 36); 2 blocchi cilindri in lega leggera con canne in acciaio, piantate; testa cilindri in corpo coi blocchi cilindri; camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 104°; 2 alberi a camme in testa (8C 35); 4 alberi a camme in testa (12C 36); comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione a ingranaggi cilindrici, al centro del motore (8C 35); posteriore (12C 36); basamento e coppa in electron; 10 supporti dell'albero motore (8C 35); 7 supporti (12C 36); alimentazione sotto pressione con 2 compressori a due lobi e 2 carburatori verticali monocorpo (8C 35); con 1 compressore a due lobi e 2 carburatori orizzontali doppio corpo (12C 36); accensione a magnete; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata e ricupero, 2 radiatori d'olio; raffreddamento ad acqua con pompa e radiatore.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a secco a dischi multipli; cambio a 4 marce avanti e RM; scatola solidale col ponte; rapporti del cambio: I 2,78, II 1,71, III 1,30, IV 0,87, RM 2,61; comando del cambio, laterale; rapporti al ponte: 11/50, 12/50, 13/50, 14/50 secondo i circuiti.
Autotelaio: lungheroni e traverse in lamiera a scatola, saldati; sospensione anteriore indipendente, molle elicoidali racchiuse nei cilindri; sospensione posteriore indipendente, balestra trasversale; ammortizzatori anteriori a frizione e idraulici, questi incorporati nei cilindri sospensione; ammortizzatori posteriori telescopici e a frizione; guida al centro con comando a vite e settore; sterzo con barra longitudinale e tiranti indipendenti; freni a tamburo con comando idraulico sulle 4 ruote; freno a mano sulle ruote posteriori; ruote a raggi tangenti con cerchio in duralluminio; pneumatici anteriori 5,25 x 19; posteriori 6,50 x 19 (8C 35); posteriori 7,00 x 19 (12C 36).
Carrozzeria: monoposto tipo Gran Premio.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.750; carreggiata anteriore e posteriore mm 1.350; peso della vettura a secco kg 735 (8C 35); kg 745 (12C 36); capacità del serbatoio carburante litri 170; capacità serbatoio olio litri 25; velocità max km/h 275 (8C 35); km/h 290 (12C 36).

Competizioni e successi

Il debutto della monoposto Gran Premio Tipo C col motore 8 cilindri da 3.822 cm^3 avvenne al 13. GP d'Italia nel settembre 1935 a Monza con due vetture pilotate da Nuvolari e da Dreyfus. Il ritmo di quel GP fu così veloce che le quattro vetture Mercedes e due delle quattro Auto Union cedettero allo sforzo. Nuvolari che aveva compiuto il giro più veloce, fu costretto al ritiro a metà corsa; sostituì poi il compagno di squadra riuscendo a riconquistare il secondo posto. Col medesimo modello Nuvolari vinse il 4. Circuito di Modena, mentre al 6. GP di Cecoslovacchia si classificò secondo a 5'' da Rosemeyer su Auto Union.
La preparazione del motore 12 cilindri a V venne ritardata a causa delle necessità di produzione dei motori d'aviazione, cosicché la vettura con questo motore poté debuttare solo al 10. GP di Tripoli nel 1936. Questa gara e il successivo GP di Tunisi permisero di effettuare la sua messa a punto; essa vinse successivamente con Nuvolari il GP di Spagna e si classificò seconda e terza al Circuito dell'Eifel, alla guida di Nuvolari e Brivio, dietro a Rosemeyer. Nuvolari rovesciava le posizioni nel successivo Circuito di Budapest, battendo di misura Rosemeyer con la 8C 35. Nel 1. GP Milano la 12C di Nuvolari batteva anche Varzi, pure su Auto Union. Al GP di Germania Nuvolari fu costretto al ritiro e Brivio su 8C si classificò terzo. La 8C vinse poi la Coppa Ciano, mentre ottenne il primo e secondo posto al Circuito di Lucca. Sulla 12C Nuvolari fu secondo al GP d'Italia, mentre fu primo al Circuito di Modena. Nel frattempo, Pintacuda, a Rio de Janeiro, vinse su 8C quel GP. Tra le più importanti vittorie della 12C merita di essere ricordata la Coppa Vanderbilt svoltasi in USA il 12 ottobre 1936. Nuvolari sul Circuito di Roosevelt Field riaffermava la superiorità delle nostre macchine e dei piloti su quanto di meglio poteva allora allineare la tecnica e lo sport americano, classificandosi primo assoluto; Brivio fu terzo, pure su 12C.
Nel 1937 la conquista dei Gran Premi internazionali fu appannaggio delle squadre tedesche. Le vittorie della 12C furono: i primi quattro posti al 2. Circuito di Torino; il primo al 3. Circuito di Napoli; il primo all'11. Parma-Berceto; il primo e il secondo al 1. Circuito della Superba; il primo e il secondo al 2. Circuito di Milano. La 8C 35 vinse i GP di Finlandia, delle Frontiere e di Bucarest; nel 1938 i GP di Nocochea, di Paranà e di Rosario e nel 1939 i GP di Paranà del Mar de la Plata e di Rosario.

La monoposto Gran Premio Tipo C, 8 cilindri in linea, di 3.822 cm³ di cilindrata, che fece il suo debutto al 13. GP d'Italia del 1935, classificandosi seconda assoluta con Nuvolari a soli 41 secondi da von Stuck su Auto Union. Partecipò attivamente alla stagione di corse 1936 e 1937 ottenendo lusinghieri successi.

La monoposto Tipo C, 8 cilindri, con Tazio Nuvolari alla Coppa Ciano del 2 agosto 1936, dove ottenne il primo posto assoluto, seguito da Brivio e Dreyfus.

La Gran Premio Tipo C, 12 cilindri di 4.064 cm³, alla 6. Coppa Vanderbilt (USA) svoltasi il 12 ottobre 1936, vinta da Tazio Nuvolari a oltre 106 km/h di media.

La monoposto Gran Premio Tipo C che, dal suo debutto nel 10. GP di Tripoli del 1936 fino al termine della stagione di corse 1937, seppe contrapporsi validamente alla superiorità della compagine tedesca coadiuvata da una combattiva squadra di piloti quali Nuvolari, Dreyfus, Brivio, Farina, Trossi, Biondetti, Tadini, Pintacuda.

Alfa Romeo Gran Premio Tipo C – 1936

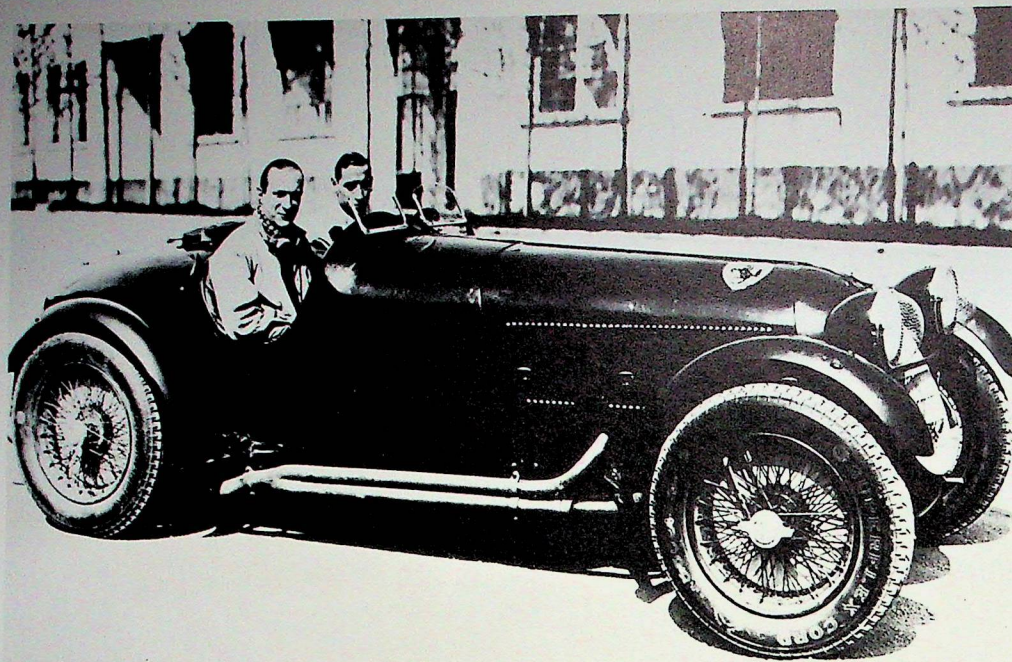
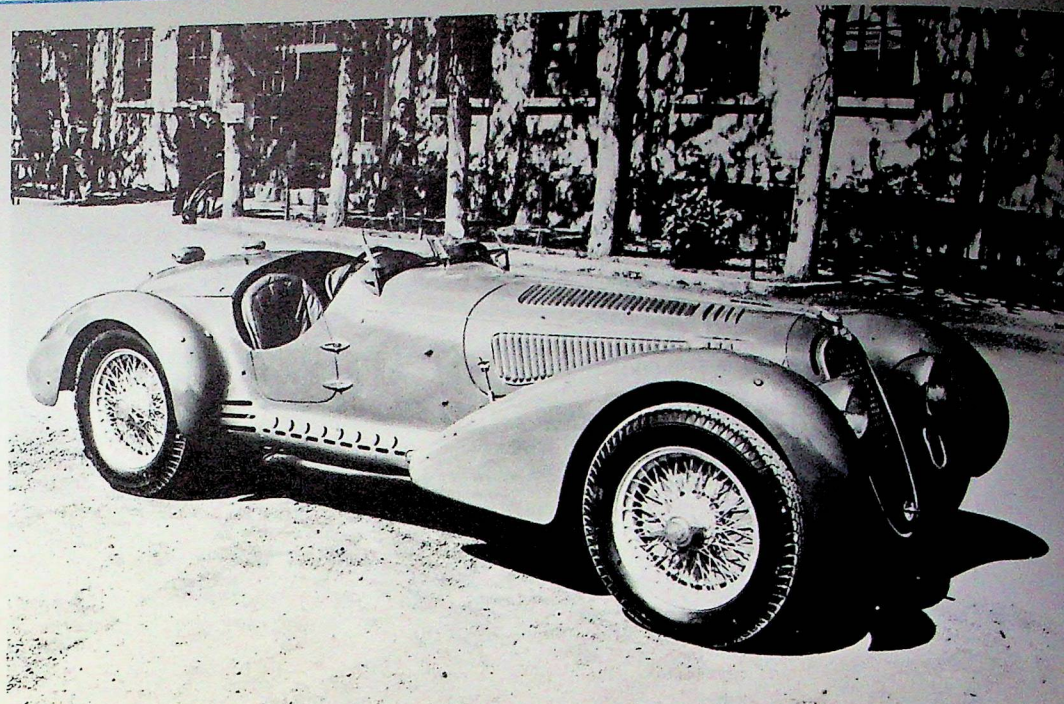
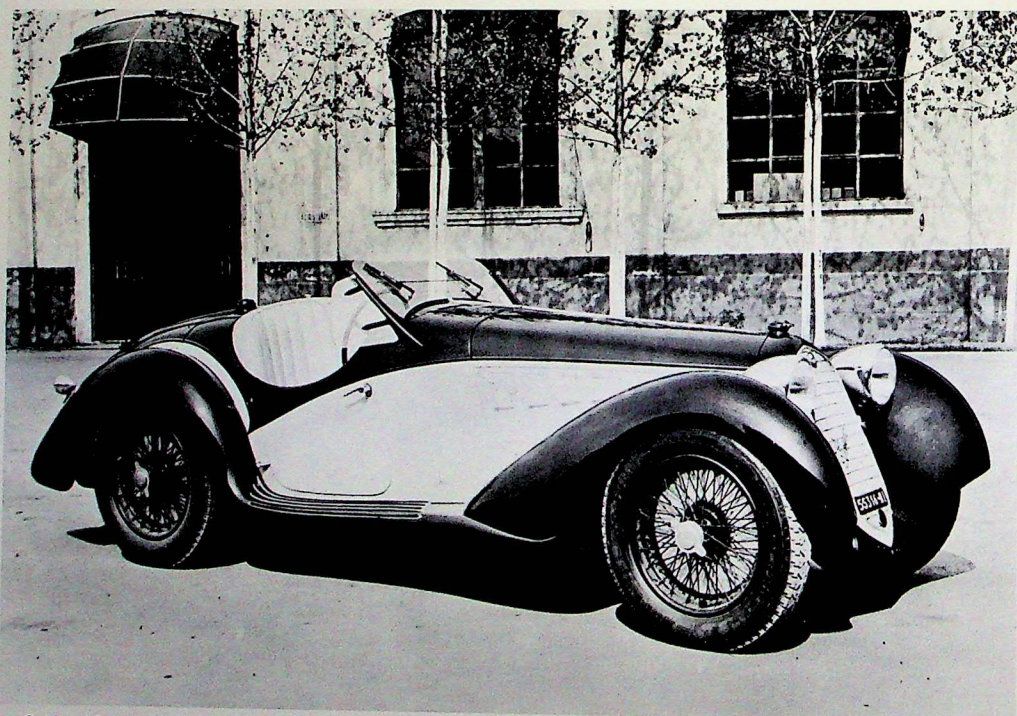
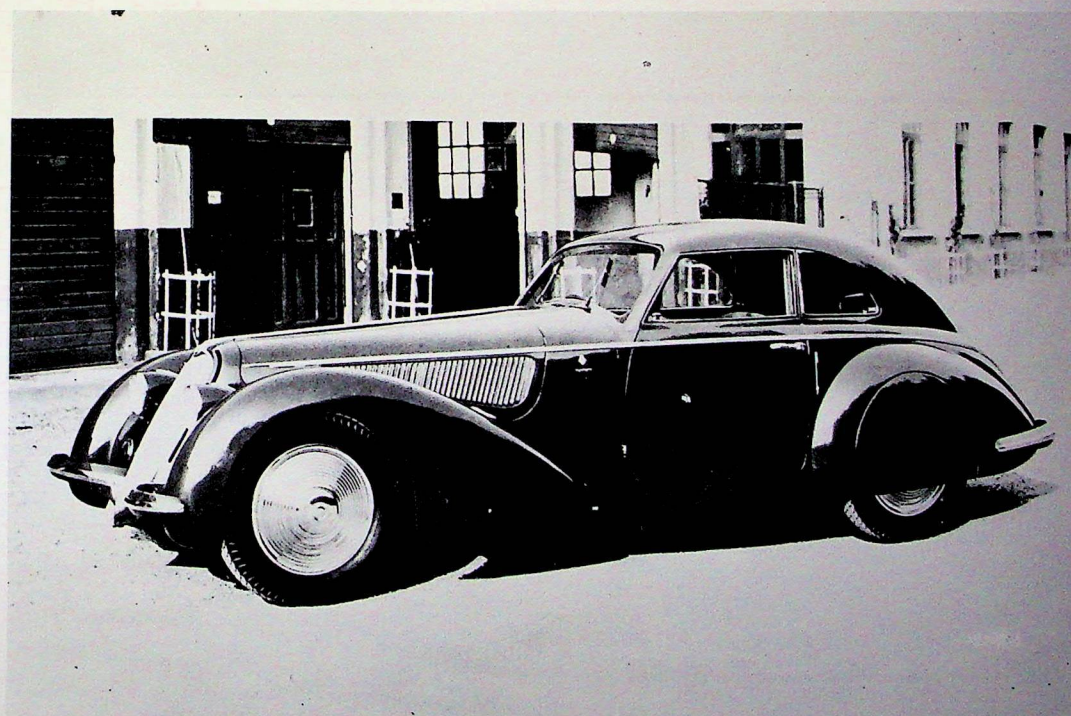
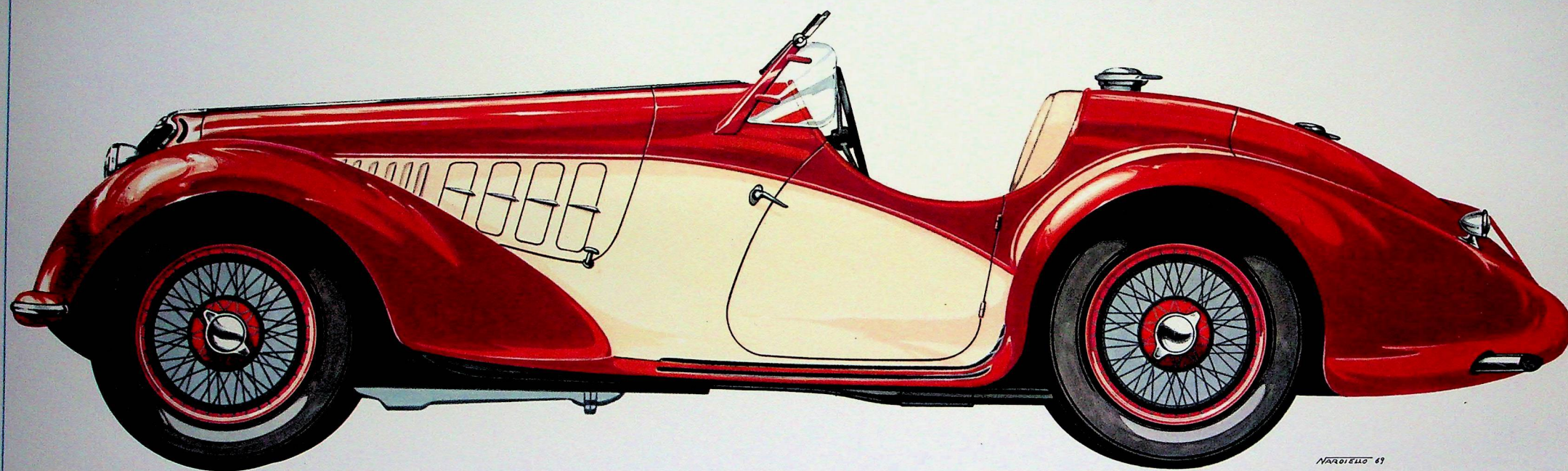
Monoposto Gran Premio Tipo C 1936

Origine ed evoluzione

Questo modello sostituì la 8C 2556 Monza Sport derivata dal conosciutissimo modello 8C 2300 spider con sospensioni a balestre semiellittiche.
Mentre procedeva lo studio della vettura da Gran Premio Tipo C a sospensioni indipendenti si provvide a preparare anche lo schema di un autotelaio per vettura a due posti che, utilizzando le sospensioni anteriore e posteriore della vettura Tipo C ed il motore del modello Tipo B di 2.905 cm³, potesse competere nelle gare della categoria Sport.
L'adozione del motore della vettura da Gran Premio Tipo B del 1934 permise di utilizzare per questo nuovo modello una potenza di 220 CV a 5.300 g/min mentre l'8C 2556 non disponeva che di 180 CV a 5.600 g/min.
L'autotelaio fu appositamente preparato per ricevere il motore 8 cilindri completo di frizione a due dischi con ferodo, l'albero di trasmissione, e il cambio e ponte con scatola fissa al telaio, nonché le sospensioni indipendenti adattate alle differenti prestazioni della vettura. La guida, lo sterzo e la pedaleria furono studiati per il comando a destra. I serbatoi del carburante e del lubrificante vennero adattati nella parte posteriore.
Sia il motore che i gruppi meccanici già ampiamente collaudati sulle vetture da Gran Premio garantirono una sicurezza d'impiego a tutta prova, consentendo alla vettura prestazioni elevate. Il modello venne denominato 8C 2900 A.
Per le vetture 8C 2900 A partecipanti alle gare della categoria Sport la forma della carrozzeria era a coda con parafanghi avvolgenti; essa venne denominata « botticella » per la sua forma tondeggiante, ed era stata prodotta presso l'Alfa Romeo.
Nel 1937 l'Alfa Romeo lanciava sul mercato un nuovo modello Gran Turismo con carrozzerie spider e coupé di lusso, derivato dall'8C 2900 A e denominato 8C 2900 B. Presentato ai Saloni di Parigi e di Londra, esso venne considerato il più bel modello prodotto dall'Alfa negli anni Trenta.
Per la Mille Miglia del 1938, su quattro autotelai 8C 2900 B, venne appositamente studiata dalla Touring una elegante carrozzeria su richiesta della Direzione dell'Alfa Corse, sorta appunto in quell'anno. La sua forma fu quella del classico spider aerodinamico con parafanghi e parabrezza del modello superleggero.

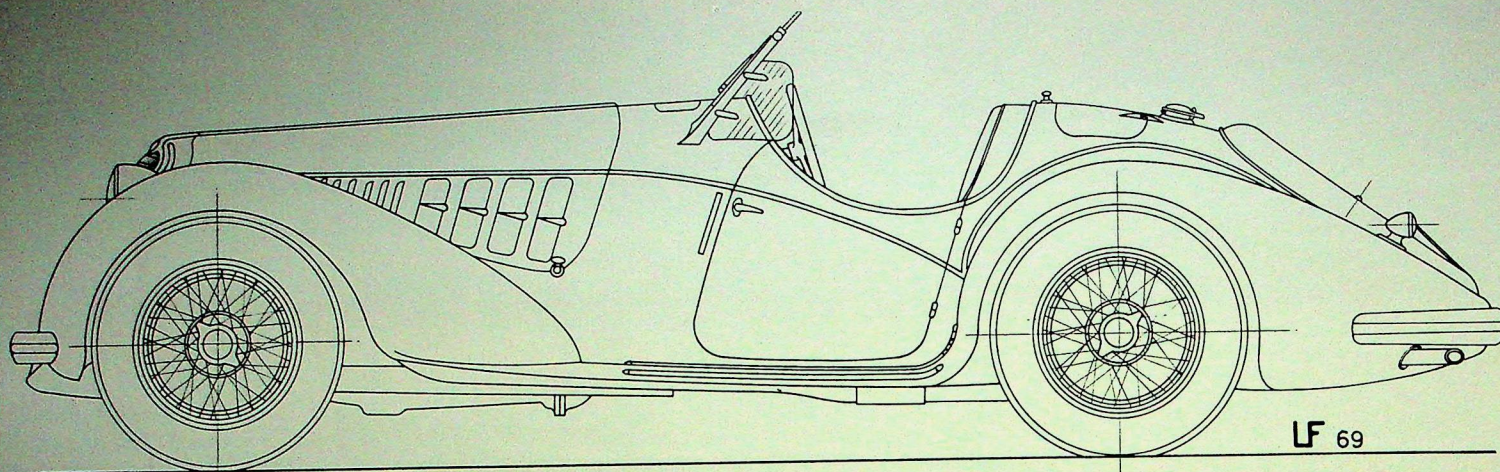
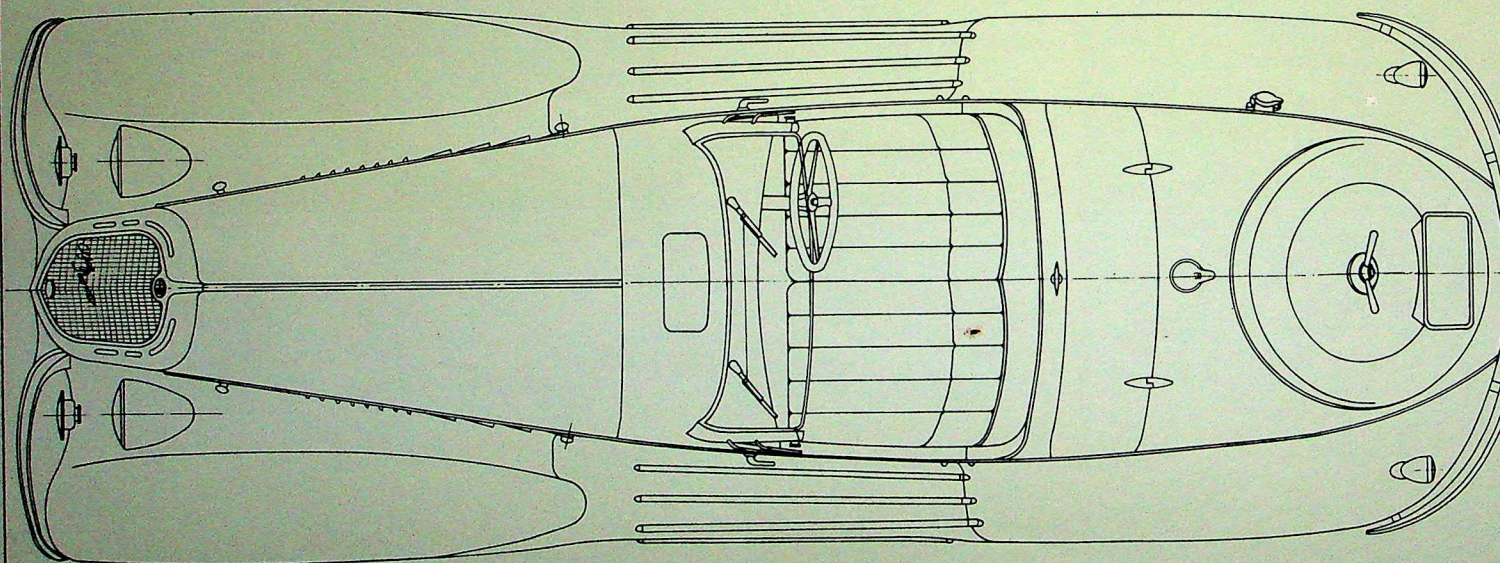
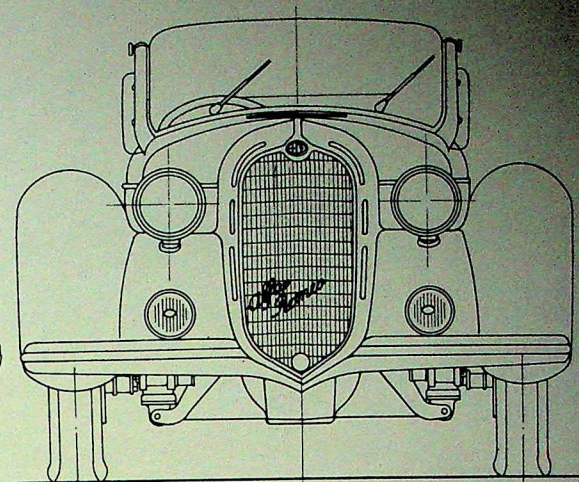
Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 8 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 68 x 100; cilindrata cm³ 2.905; rapporto di compressione 6,5 (2900 A); 5,75 (2900 B); potenza max CV 220 a 5.300 g/min (2900 A); CV 180 a 5.200 g/min (2900 B Corto e Lungo); biblocco in lega leggera con canne in acciaio, piantate; testa cilindri in corpo coi biblocchi; camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 104°, con 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione a ingranaggi cilindrici, al centro del motore; basamento e coppa in lega leggera; 10 supporti dell'albero motore; alimentazione sotto pressione, con 2 compressori a due lobi e 2 carburatori verticali monocorpo; accensione con magnete Vertex; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata e ricupero; raffreddamento ad acqua con pompa e radiatore; dinamo e motorino.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a secco, a dischi multipli; cambio a 4 marce avanti e RM; scatola solidale col ponte; rapporti del cambio: I 2,44, II 1,50, III 1,14, IV 0,87, RM 2,61; ponte posteriore con alberi oscillanti; scatola ponte e cambio fissa al telaio; rapporti al ponte 12/50, 11/50.
Autotelaio: lungheroni e traverse in lamiera a scatola, saldati; sospensione anteriore indipendente, molle elicoidali racchiuse nei cilindri; sospensione posteriore indipendente, balestra trasversale; ammortizzatori anteriori a frizione e idraulici, questi incorporati nei cilindri sospensione; ammortizzatori posteriori telescopici e a frizione; guida a destra con comando a vite e settore; sterzo a tiranti indipendenti; freni a tamburo con comando idraulico sulle 4 ruote; freno a mano sulle ruote posteriori; ruote a raggi tangenti con cerchio in duralluminio; pneumatici anteriori e posteriori 5,50 x 19; impianto elettrico a 12 volt.
Carrozzeria: spider corsa a 2 posti (2900 A); spider lusso a 2 posti (2900 B Corto); spider o coupé a 2 e 4 posti (2900 B Lungo).
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.750 (2900 A); mm 2.800 (2900 B Corto); mm 3.000 (2900 B Lungo); carreggiata anteriore e posteriore mm 1.350; peso della vettura kg 850 (2900 A); kg 1.150 (2900 B Corto); kg 1.250 (2900 B Lungo); capacità del serbatoio carburante litri 140 (2900 A); litri 100 (2900 B Corto e Lungo); capacità olio nel serbatoio litri 19; velocità max km/h 230 (2900 A); km/h 185 (2900 B Corto); km/h 175 (2900 B Lungo).

Competizioni e successi

Il debutto della 8C 2900 nella versione sportiva ebbe luogo alla 10. Mille Miglia effettuata il 5 aprile 1936. Le tre vetture partecipanti ottennero i primi tre posti assoluti, pilotati, in ordine, da Brivio, Farina e Pintacuda. Il 12 luglio successivo la coppia Sommer-Severi vinceva le 24 Ore di Spa; nello stesso giorno, sul Circuito di San Paulo in Brasile, Pintacuda vinceva quel Gran Premio, seguito da Marinoni, entrambi su 8C 2900 nella versione corsa. Il 30 agosto mentre Farina si classificava primo assoluto nella categoria Sport nel GP della Montagna a Friburgo, Tadini conquistava la vittoria nella Salita dello Stelvio.
Alla 11. Mille Miglia, svoltasi il 4 aprile 1937, Pintacuda e Farina si classificarono ai primi due posti assoluti e Siena, all'11. Parma-Berceto, ottenne il secondo posto assoluto sulla 8C 2900.
Nella 14. Susa-Moncenisio del luglio 1937 Tadini, Dusio e Biondetti ottennero rispettivamente il primo, secondo e terzo posto assoluto. Anche nella classica corsa in salita di Friburgo del 1937 per il GP della Montagna, Tadini conquistò il primo posto assoluto della categoria Sport. Ghersi invece si classificò primo assoluto nella 11. Pontedecimo-Giovi.
Con l'entrata in vigore per il 1938 della nuova formula di 3 litri, l'Alfa Corse collaudò il motore 8C 2900 trasformato in Tipo 308 da 3 litri alla 12. Mille Miglia. Delle quattro vetture partecipanti quella di Biondetti montava il motore Tipo 308, le altre il motore 8C 2900. Biondetti si classificò primo assoluto a oltre 135 km/h di media, seguito da Pintacuda e da Dusio su 8C 2900. Nella salita dei Colli Torinesi Tadini ottenne il primo posto assoluto con la 8C 2900 e Salvi del Pero il terzo. Alla 12. Parma-Berceto era l'esuberante Emilio Villoresi che con la 8C 2900 riusciva ad avere la meglio su Biondetti con la 308. La Pontedecimo-Giovi venne vinta da Farina su 308, ma il secondo, terzo e quarto posto furono conquistati da Emilio Villoresi, Dusio e Salvi del Pero con la 8C 2900. Nella salita di La Turbie, Dusio e del Pero su 8C 2900 ottennero il secondo posto delle categorie Corsa e Sport, mentre Dusio, nella Salita dello Stelvio, conquistò il primo posto assoluto. Romano portò alla vittoria la sua 8C 2900 al 1. Circuito dell'Asmara.
Nel dopoguerra un coupé 8C 2900 B con motore senza compressore, che forniva una potenza di 137 CV a 5.000 g/min, pilotato dalla coppia Biondetti-Romano, vinse la 14. Mille Miglia svoltasi il 22 giugno 1947.

La 8C 2900 A preparata per la 10. Mille Miglia del 1936, svoltasi il 5 aprile. Le tre vetture partecipanti, pilotate da Brivio, Farina e Pintacuda, si classificarono prima, seconda e terza assolute. La media del vincitore fu di 121,622 km/h.

La 8C 2900 B Spider preparata dalla Touring per la 12. Mille Miglia del 1938. Delle quattro vetture partecipanti due si classificarono ai primi due posti assoluti, pilotate da Biondetti e da Pintacuda. La media delle due 8C fu di oltre 135 km/h.

Lo Spider 8C 2900 A con carrozzeria eseguita dall'Alfa nel 1935 su autotelaio corto. Venne esposto per la prima volta al Salone di Parigi dell'ottobre 1935. Da questo Spider la Touring ricavò gli elementi per la piccola serie di Spider 8C.

Il coupé 8C 2900 B superleggero Touring del 1938 eseguito su autotelaio lungo. Questa vettura risultò il più prestigioso esemplare Alfa Romeo Gran Turismo con prestazioni sportive, realizzato prima del secondo conflitto mondiale.

Alfa Romeo Spider 8C 2900 B – 1938

Spider 8C 2900 B 1937

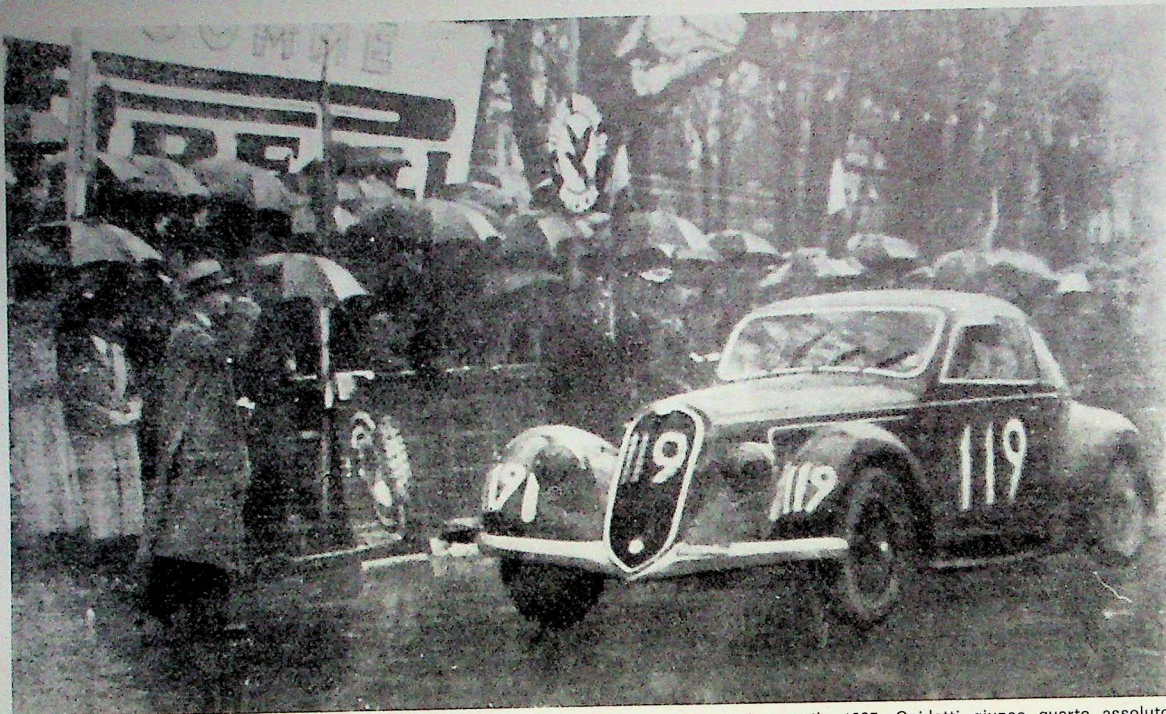
LA 6C 2300 B MM 1937

Origine ed evoluzione

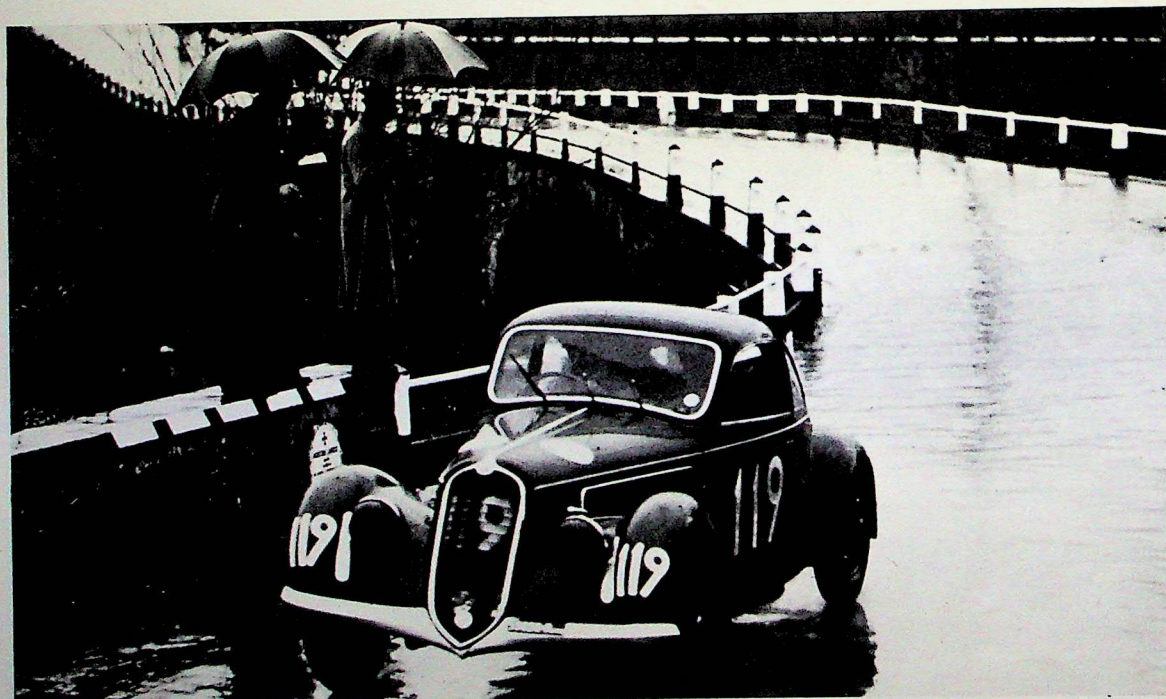
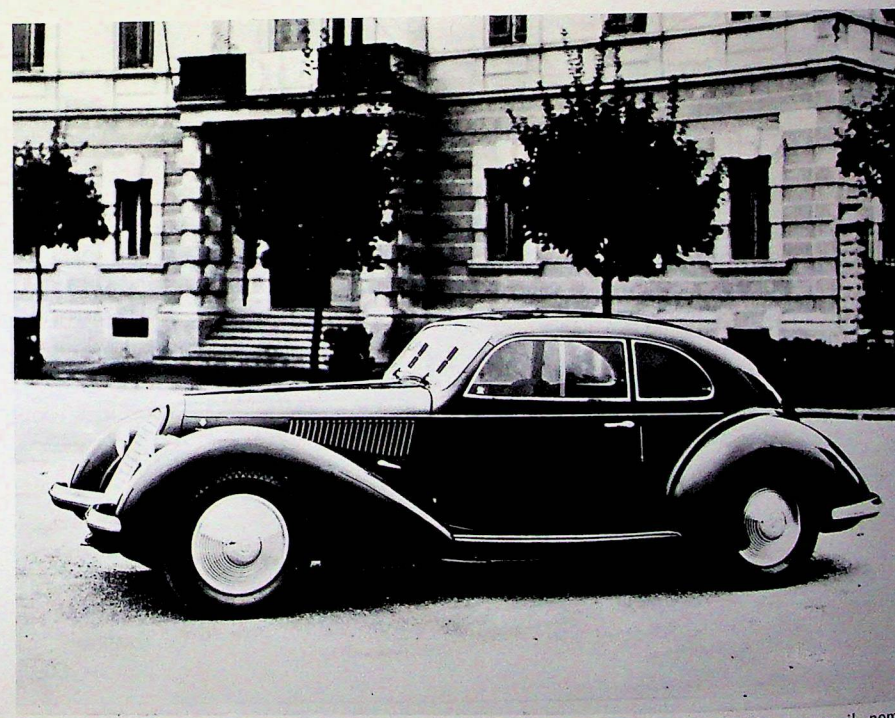
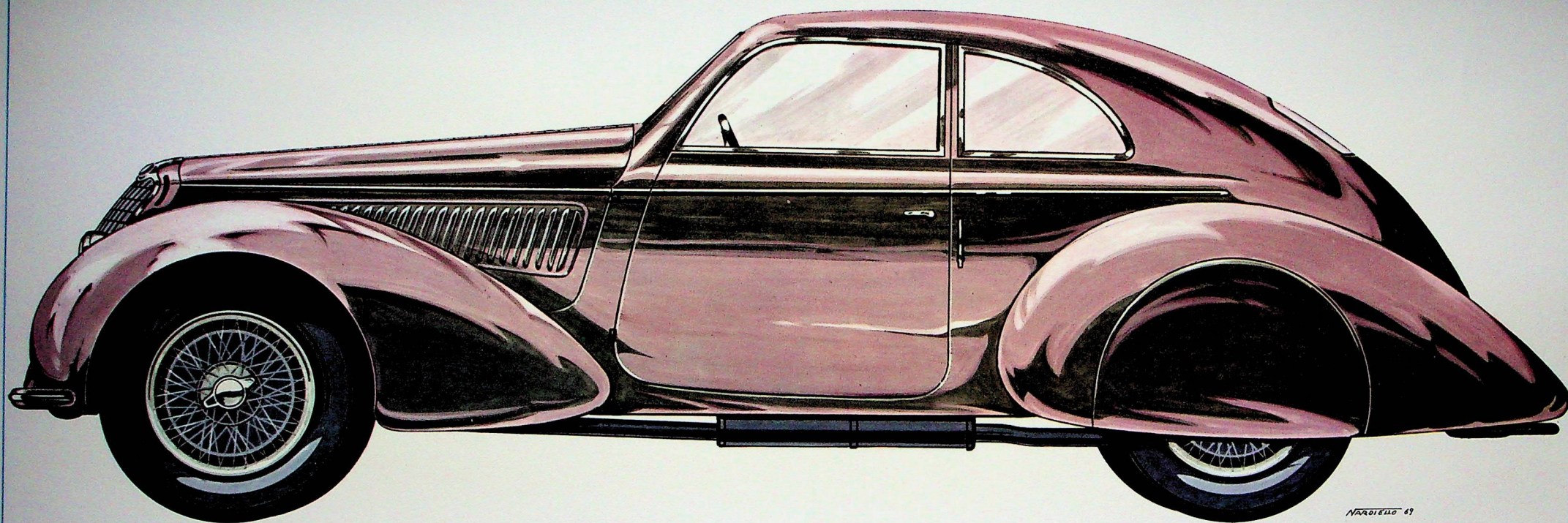
La 6C 2300 B Mille Miglia fu la versione sportiva della 6C 2300 B che dimostrò alla clientela le prerogative di tenuta di strada e di comfort delle sospensioni indipendenti.
I modelli 6C 2300 B furono infatti i primi che la Casa del Portello costruì con tale sistema di sospensioni, già impiegate con successo sulle sue vetture da corsa. Non si era purtroppo potuto iniziare prima del 1936 la produzione in serie trovandosi l'officina impegnata nella produzione di motori d'aviazione richiesti per le operazioni belliche in Etiopia.
Per la sospensione anteriore si adottò una soluzione studiata e brevettata dall'Alfa Romeo, costituita da due ammortizzatori idraulici contenenti anche due coppie di molle elicoidali. Gli ammortizzatori imperniati inferiormente al telaio, reagivano alle ruote mediante il collegamento articolato dell'asta degli ammortizzatori con i bilancieri, pure infulcrati al telaio. Un parallelogramma collegava le ruote al telaio in modo indipendente dal sistema di sospensione, reagendo anche al colpo di freno.
Per la sospensione posteriore si adottò col ponte pendolare tipo Porsche, il sistema a barre longitudinali, coadiuvate da ammortizzatori idraulici. Con queste sospensioni si introdusse il comando idraulico dei freni.
Il motore fu praticamente quello del modello 6C 2300 B Pescara. Per la disputa della Mille Miglia 1937 la potenza passò dai 95 ai 105 CV a 4.800 g/min. Il cambio, di nuovo tipo, aveva la III e IV velocità sincronizzate e la II, III e IV ad ingranaggi sempre in presa e silenziosi. Sulla trasmissione vennero applicati giunti elastici di nuovo tipo. Il ponte posteriore venne migliorato rispetto al 6C 2300 B Pescara con l'impiego di cuscinetti a rulli conici.
Su questo modello la carrozzeria Touring vi costruì una berlinetta dalla linea aerodinamica e molto leggera, essendo interamente ricoperta in lamiera d'alluminio. Per la gara vennero applicati dei sedili leggeri tipo aviazione, definiti poi a richiesta per la produzione in serie del modello, dopo il successo ottenuto nella Mille Miglia.
Nel 1938 la Touring eseguì anche uno spider molto profilato che venne utilizzato in quell'anno nelle gare della categoria Sport.
Nel Museo dell'Alfa Romeo ad Arese esiste una di queste berlinette 2300 B MM.

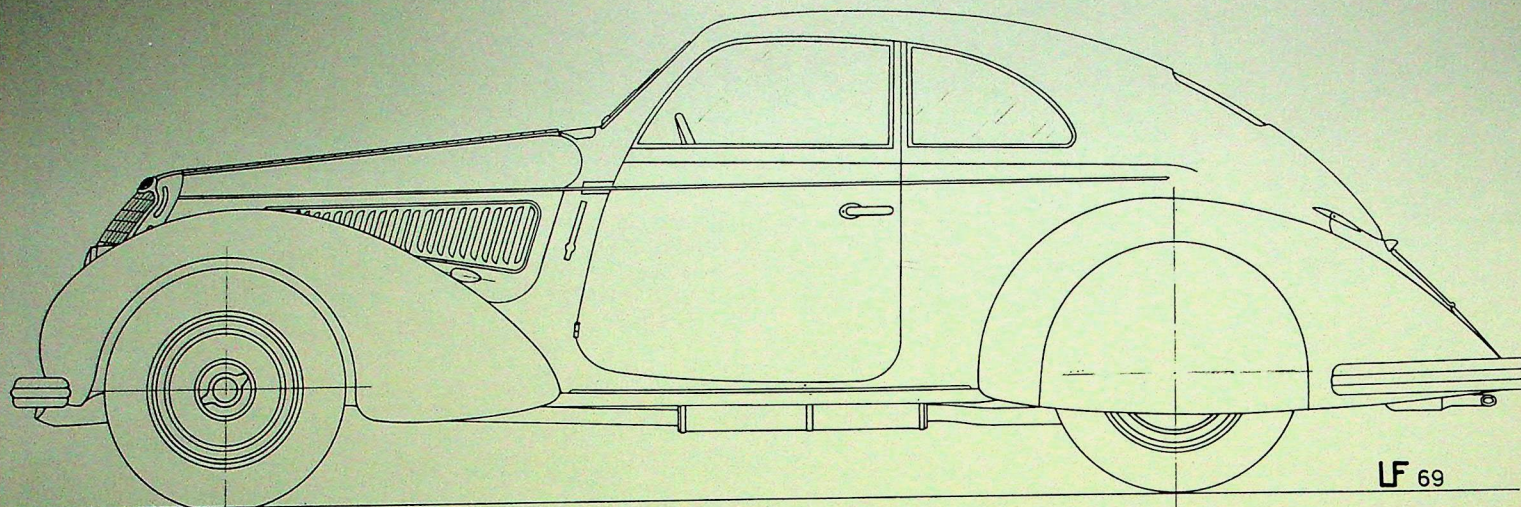
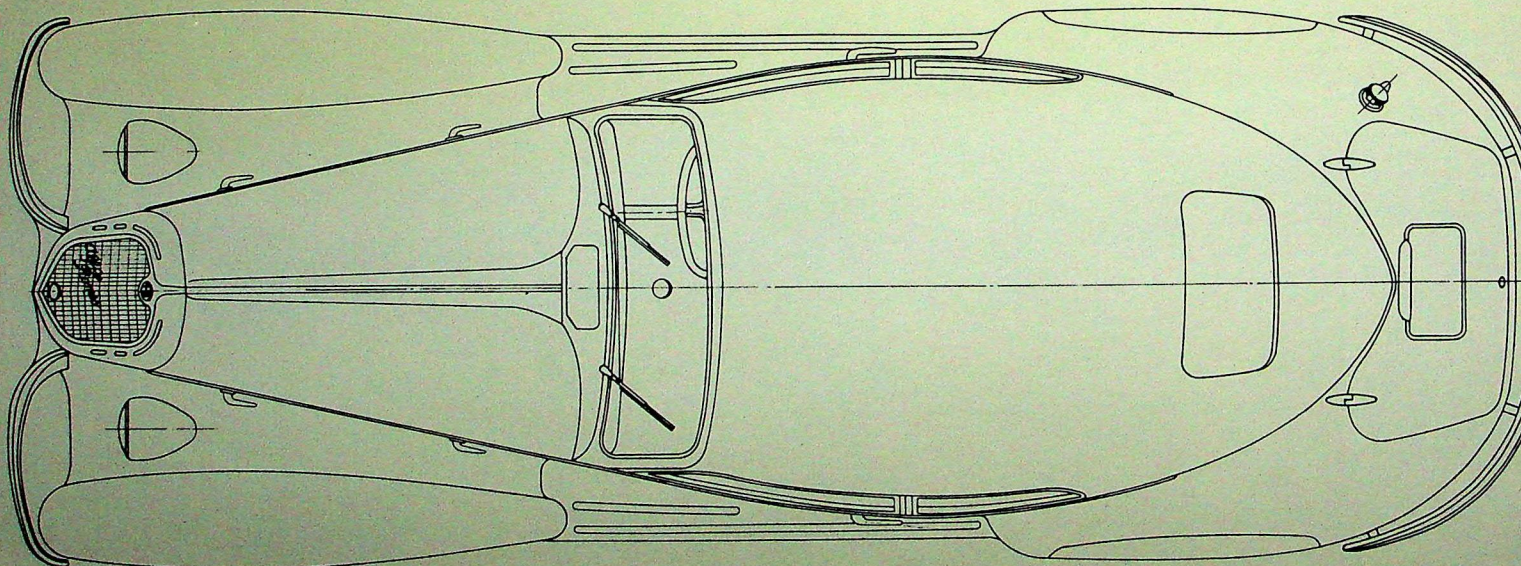
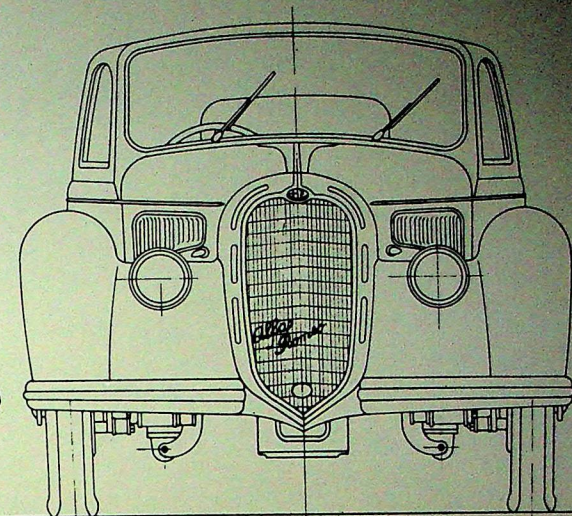
Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 6 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 70 x 100; cilindrata cm^3 2.443; rapporto di compressione 7,75; potenza CV 95 a 4.500 g/min (Mille Miglia 1937-'38: CV 105 a 4.800 g/min); testa cilindri in lega leggera, smontabile, con camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 90°, con 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione anteriore a catena, rinvio a ingranaggi elicoidali; basamento in ghisa, incorporato col monoblocco cilindri; 7 supporti dell'albero motore; alimentazione atmosferica con 2 carburatori orizzontali monocorpo; accensione con distributore e bobina; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata; raffreddamento ad acqua con pompa e radiatore; dinamo e motorino d'avviamento.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione monodisco a secco; cambio in blocco col motore; 4 marce avanti e RM, III e IV sincronizzate; rapporti del cambio: I 3,80, II 2,23, III 1,50, IV 1, RM 3,69; comando a leva centrale; ponte posteriore con alberi oscillanti, scatola fissa al telaio; rapporto al ponte 14/61.
Autotelaio: longheroni e traverse in lamiera a scatola, saldati; sospensione anteriore indipendente a parallelogrammi, molle elicoidali racchiuse nei cilindri; sospensione posteriore indipendente, barre di torsione longitudinali; ammortizzatori anteriori a frizione e idraulici, questi incorporati nei cilindri sospensione; ammortizzatori posteriori telescopici; guida a destra con vite e ruota elicoidale; sterzo a tiranti indipendenti; freni a tamburo con comando idraulico sulle 4 ruote; freno a mano sulle ruote posteriori; ruote a raggi tangenti con cerchio a canale da 18"; pneumatici 5,50 x 18; impianto elettrico a 12 volt.
Carrozzeria: berlinetta a 4 posti su autotelaio munito di struttura fornito dalla Casa.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 3.000; carreggiata anteriore mm 1.440; carreggiata posteriore mm 1.460; peso della vettura a secco kg 1.380; berlinetta Mille Miglia 1937 kg 1.150; spider Mille Miglia 1938 kg 1.050; capacità del serbatoio carburante litri 65; capacità serbatoio, Mille Miglia 1937-'38, litri 80; capacità olio nella coppa litri 8,8; velocità max km/h 145; velocità berlinetta Mille Miglia 1937 e spider Mille Miglia 1938 km/h 170.

Competizioni e successi

Il debutto vittorioso della berlinetta Touring 6C 2300 B con le sospensioni indipendenti avvenne nell'11. Mille Miglia, svoltasi il 4 aprile 1937. Essa fu pilotata per 1.600 km dal capo collaudo dell'Alfa Romeo Guidotti che aveva al suo fianco come copilota Ercole Boratto, l'autista di Mussolini.
Le vetture da turismo, ammesse per la prima volta alla Mille Miglia, dimostrarono di poter essere in grado di superare condizioni di lavoro esasperanti, essendo costruite con margini di resistenza molto ampi.
La berlinetta 6C 2300 B confermò infatti di possedere un eccezionale equilibrio tra potenza e peso e tra potenza e aderenza. Con 105 CV questa vettura senza compressore raggiunse velocità assolute di 160 km/h e segnò da Brescia a Bologna una media di 142 km/h superando vetture molto più potenti.
Inoltre sul tratto misto Bologna-Firenze con i passi della Raticosa e della Futa, la 6C 2300 B dimostrò di poter marciare velocemente con doti di accelerazione e di stabilità eccezionali. Da Brescia a Roma impiegò 6 ore e 12' alla media di 102,711, mentre lo intero percorso fu coperto in 15 ore e 40' alla media complessiva di 104,678 classificandosi prima della categoria Turismo oltre 1.500 cm^3 e quarta assoluta.
La 6C 2300 B ottenne vittorie nella categoria Turismo e Sport in molte altre gare del 1937, quali la Parma-Berceto, la Susa-Moncenisio e la Pontedecimo-Giovi; conquistò invece vittorie assolute all'Agro Pontino con Lurani primo, Dusmet secondo e Bruno Mussolini terzo; alla 7. Targa Abruzzo, di 6 ore, del Pero e Balestrero ottennero il secondo posto assoluto. Il 12 dicembre 1937 Boratto-Gaboardi e Haller-Villa conquistarono il primo e secondo posto assoluto alla 1. corsa litoranea Bengasi-Tripoli di quasi 1.200 km. Nel 1938 furono vinte col primo posto assoluto la salita Monte Quiesa, la Trento-Bondone e il Volante d'argento; vennero invece conquistati i primi quattro posti di classe alla 12. Mille Miglia e ai Colli Torinesi, i primi sei posti alla 12. Parma-Berceto, i primi tre posti alla Coppa Ascoli e al Trofeo Val d'Intelvi, i primi sei posti alla 12. Pontedecimo-Giovi e i primi due alla Salita dello Stelvio. Cortese, col suo spider speciale, conquistò infine l'ennesima sua vittoria assoluta alla 8. Targa Abruzzo, di 6 ore di durata, sul Circuito di Pescara.
Il nuovo modello 6C 2500 subentrò nel 1939 continuando le affermazioni dell'Alfa Romeo nella categoria Turismo.

La berlinetta 6C 2300 B MM alla partenza da Brescia, nella 11. Mille Miglia svoltasi il 4 aprile 1937. Guidotti giunse quarto assoluto.

La berlinetta 6C 2300 B MM, alla 11. Mille Miglia del 1937, al controllo di Firenze. Pilotata dal capo collaudo della Casa, G.B. Guidotti, essa si classificò prima della categoria Turismo e quarta assoluta.

La berlinetta 6C 2300 B MM dopo Poggibonsi alla 11. Mille Miglia del 1937. Molti tratti della gara vennero percorsi sotto la pioggia.

La berlinetta 6C 2300 B Mille Miglia 1937 carrozzata dalla Touring. Questo modello prese il nome dalla gara in cui partecipò il prototipo che vinse con Guidotti la categoria Turismo a 104 km/h di media.

Alfa Romeo Berlinetta 6C 2300 B Mille Miglia – 1937

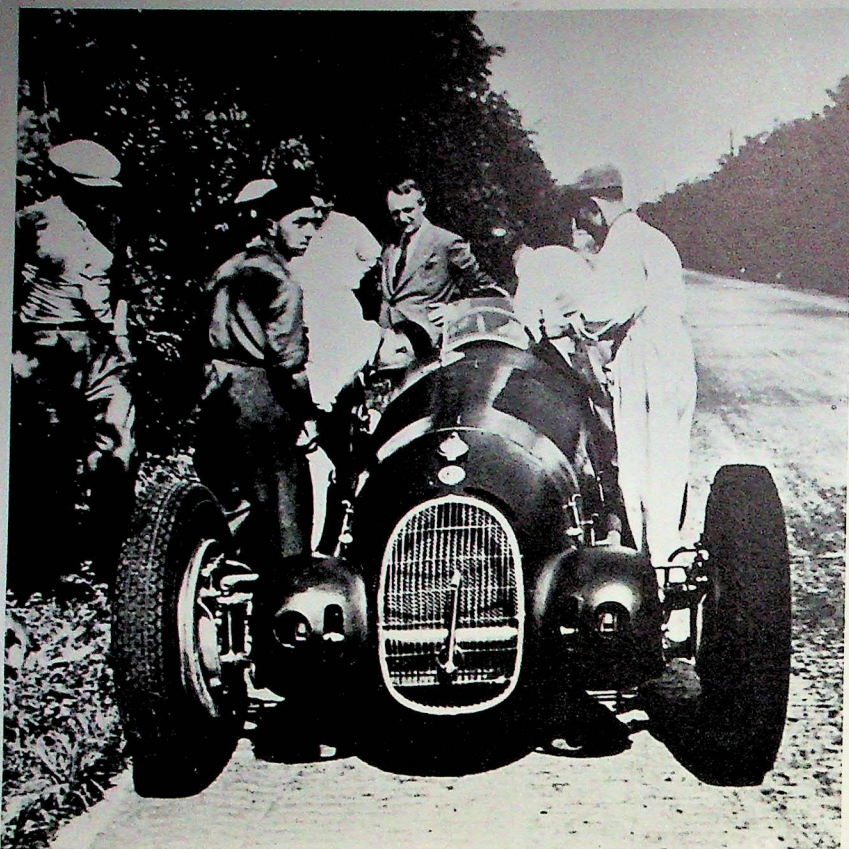
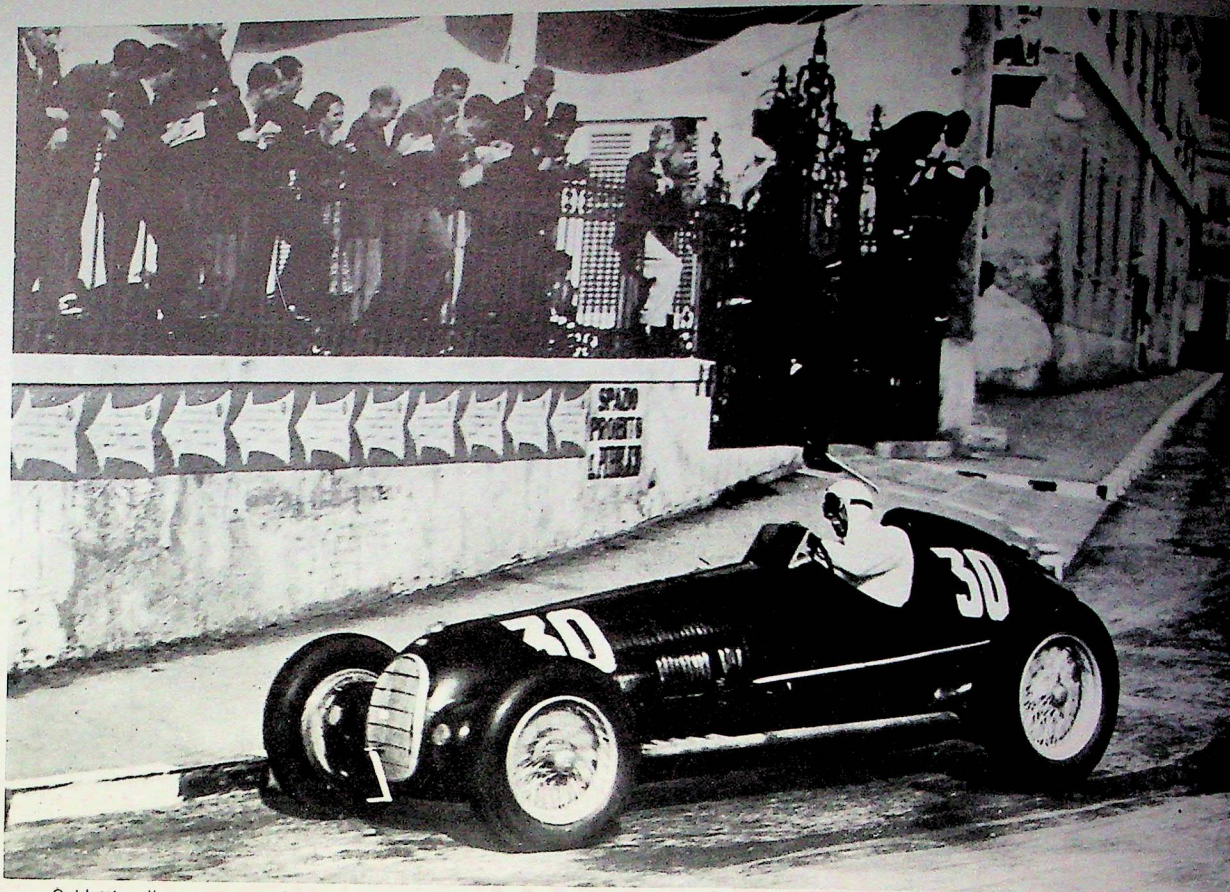
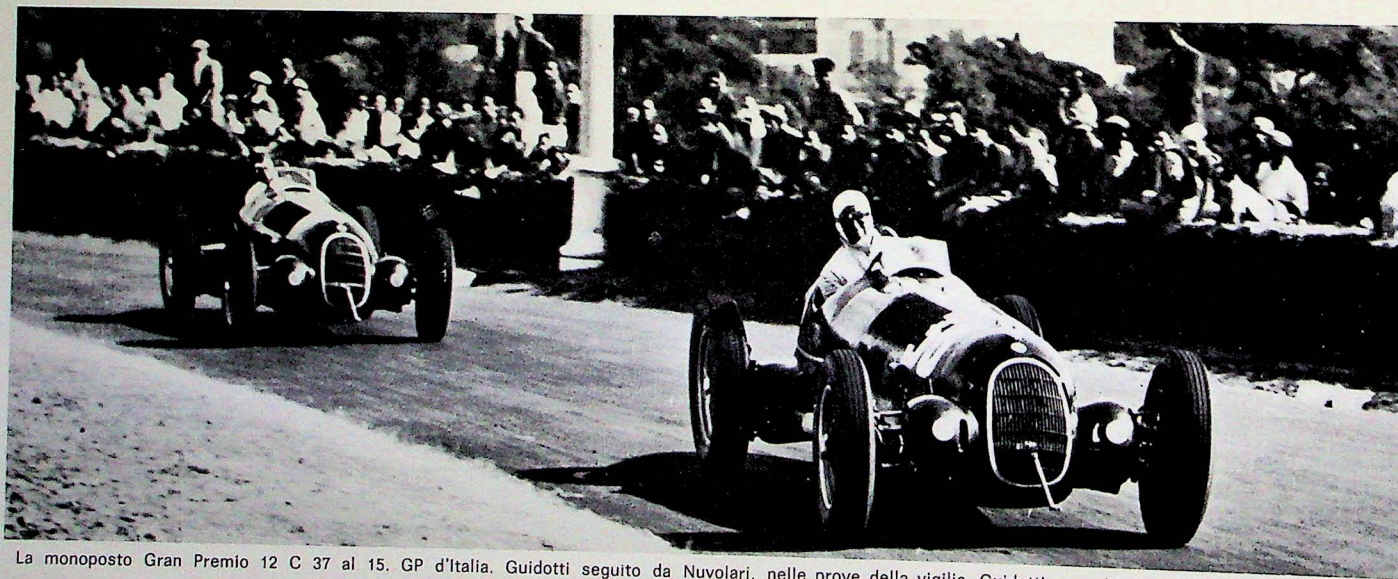
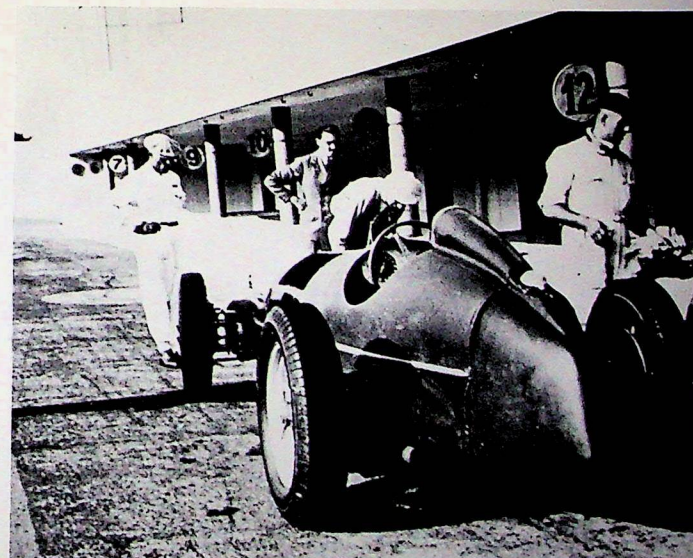
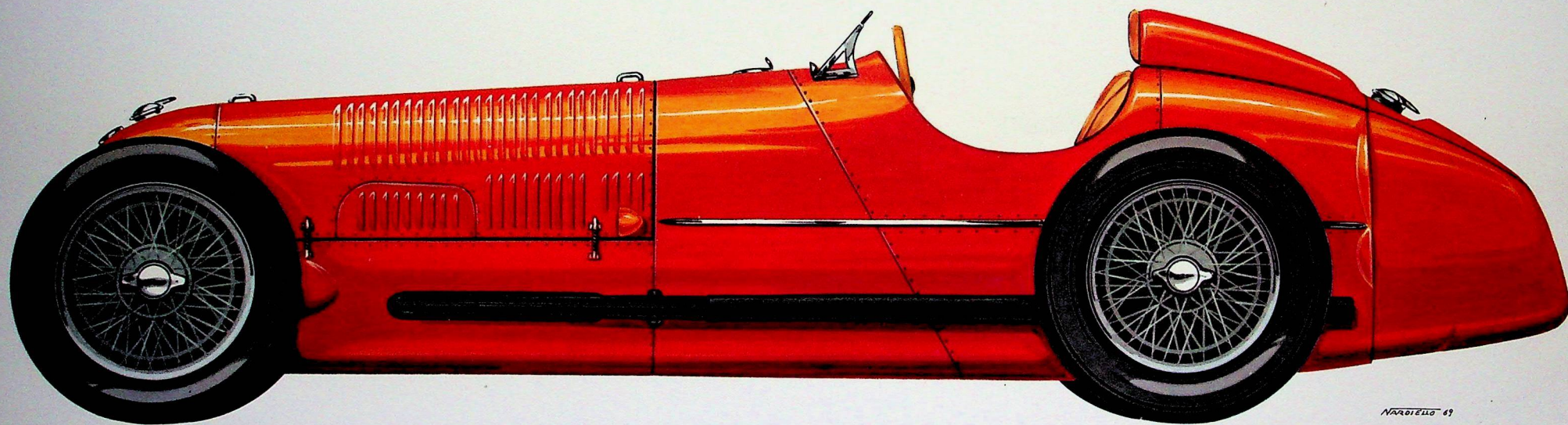
Berlinetta 6C 2300 B Mille Miglia 1937

Origine ed evoluzione

Vittorio Jano si propose con questa vettura da Gran Premio di porre fine all'egemonia avversaria, avendo cercato in questo studio di tener conto di tutte le preziose esperienze acquisite durante la sua lunga carriera di progettista. Egli intese soprattutto ricalcare lo schema della precedente 12C 36 per le ottime prestazioni riscontrate, convinto che, sui circuiti, non sempre è la potenza massima quella che decide del risultato di una gara.
Il motore, simile al precedente 12 cilindri a V, venne rifatto per la nuova cilindrata di 4.495 cm^3. Alle bielle vennero sostituite le normali bronzine con i cuscinetti a rulli ruotanti sull'albero motore cementato. Per l'alimentazione sotto pressione vennero applicati 2 compressori a due lobi per l'alimentazione di 6 cilindri ciascuno. La potenza risultò di oltre 430 CV a 5.800 g/min.
Gli organi di trasmissione furono rifatti per il nuovo motore con potenza e coppia aumentati. L'assale e le diverse parti della sospensione anteriore e il complesso della sospensione posteriore risultarono dei gioielli di costruzione meccanica. Anche il comando dello sterzo fu di nuovo tipo, molto semplice e dolce di manovra. Il telaio costituito da due lungheroni con una diagonale per renderlo rigido, se si dimostrò solido durante le prove statiche, rilevò una leggera torsione che veniva avvertita dal pilota solo saltuariamente ed in condizioni d'uso non sempre identiche. Purtroppo le affrettate prove su strada e in pista per individuarne le cause e le pressanti richieste da parte dei politici per porre a confronto i nuovi mezzi di riscossa, contribuirono a impedire un sereno esame del problema per risolverlo, tanto da ingenerare dei malintesi che portarono a invalidare le capacità di Jano obbligandolo a rassegnare le dimissioni.
Subito dopo, l'inconveniente lamentato non solo venne immediatamente risolto, ma lo stesso autotelaio poté essere utilizzato nel 1938 per montarvi il nuovo motore Tipo 316, dimostrando doti impareggiabili di tenuta di strada e di stabilità.

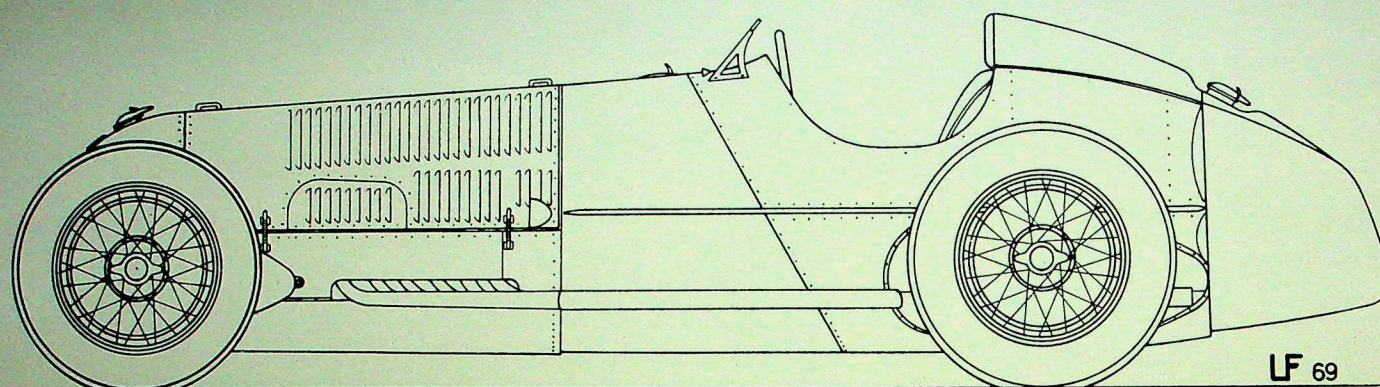
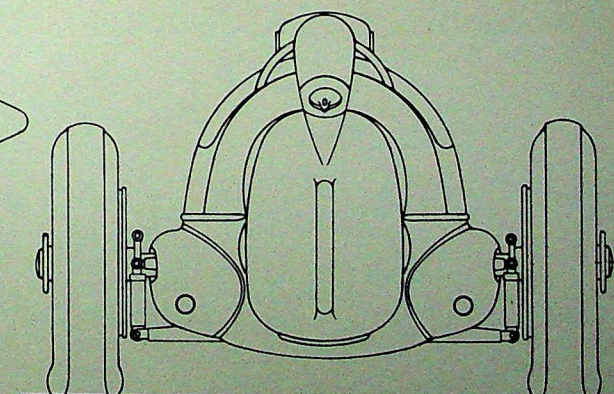
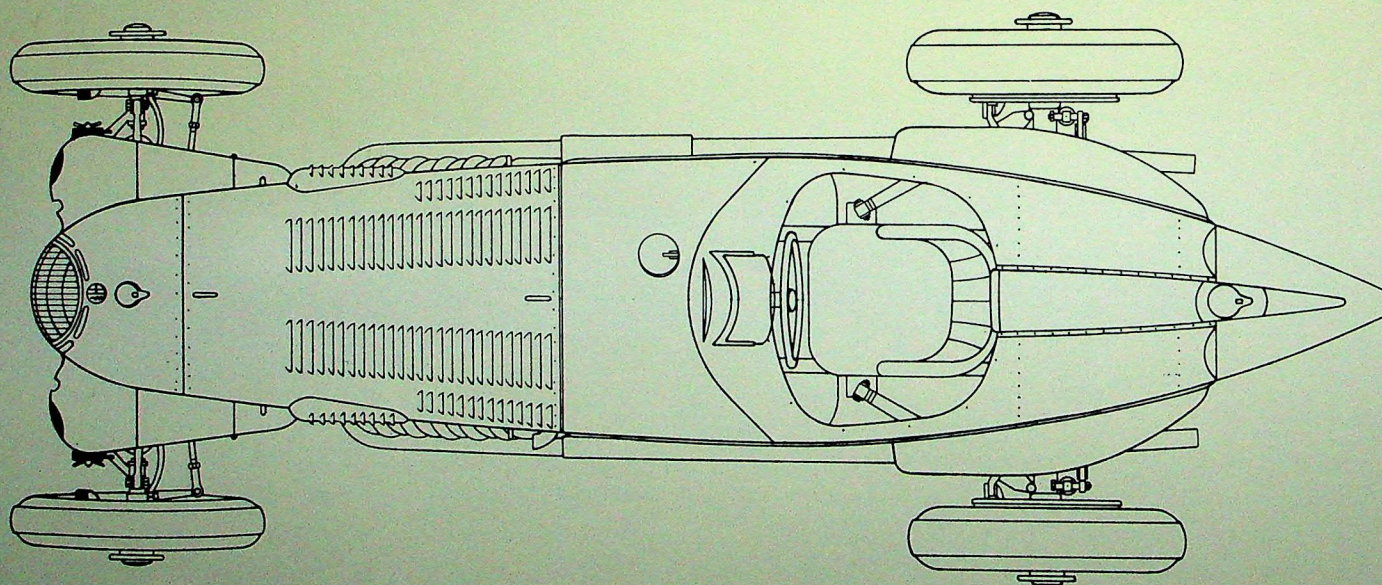
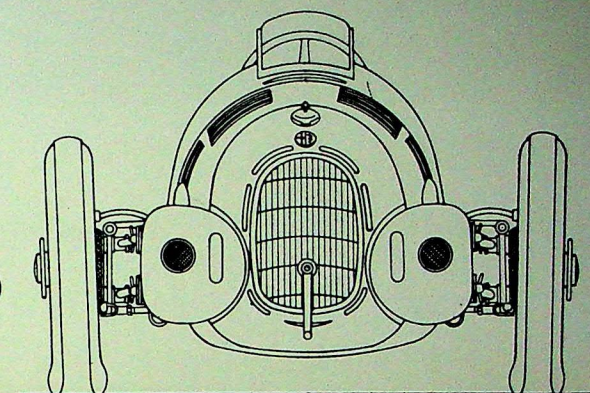
Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 12 cilindri a V di 60°; alesaggio e corsa mm 72 x 92; cilindrata cm^3 4.495; rapporto di compressione 7,25; potenza max CV 430 a 5.800 g/min; 2 monoblocchi in lega leggera con canne in acciaio, piantate; testa cilindri in corpo coi monoblocchi; camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 104°, con 4 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione a ingranaggi cilindrici, posteriore; basamento e coppa in electron; 7 supporti dell'albero motore; alimentazione sotto pressione, con 2 compressori a due lobi e 2 carburatori orizzontali a doppio corpo; accensione con 1 magnete; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata e di ricupero, radiatore d'olio; raffreddamento ad acqua con pompa e radiatore.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a secco a dischi multipli; cambio a 4 marce avanti e RM; scatola solidale col ponte; rapporti del cambio: I 1,94, II 1,38, III 1,08, IV 0,85, RM 2,53; comando del cambio, laterale; ponte posteriore con alberi oscillanti; scatola ponte e cambio fissa al telaio; rapporto al ponte 13/46.
Autotelaio: lungheroni e traverse in lamiera a scatola, saldati; sospensione anteriore indipendente, molle elicoidali racchiuse nei cilindri; sospensione posteriore indipendente, balestra trasversale; ammortizzatori anteriori a frizione e idraulici, questi incorporati nei cilindri sospensione; ammortizzatori posteriori telescopici e a frizione; guida al centro con comando a ingranaggi con pignone e settore; sterzo con tiranti indipendenti; freni a tamburo con comando idraulico sulle 4 ruote; freno a mano sulle ruote posteriori; ruote a raggi tangenti con cerchio in duralluminio; pneumatici anteriori 5,50 x 19, posteriori 7,50 x 19.
Carrozzeria: monoposto, in lega leggera, tipo Gran Premio.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.800; carreggiata anteriore mm 1.370; carreggiata posteriore mm 1.430; peso della vettura a secco kg 810; capacità del serbatoio carburante litri 90; capacità del serbatoio lubrificante litri 30; velocità max km/h 310.

Competizioni e successi

Per le pressanti esigenze della produzione in serie dei motori d'aviazione, la preparazione dei diversi organi del motore e degli altri gruppi meccanici di questo modello dovettero subire dei notevoli ritardi sul programma previsto. Mentre le due squadre tedesche si alternavano nella conquista delle vittorie assolute nei Gran Premi del 1937, in calendario sia all'estero che in Italia, i piloti ingaggiati dalla Scuderia Ferrari che correvano con le superate 12C 36 Alfa Romeo, non riuscivano ormai più a ben figurare in queste competizioni, malgrado i loro sforzi talvolta pericolosi. La stampa iniziò così una campagna reclamando l'urgenza della riscossa.
Con una serie di acrobazie per riuscire a completare il prototipo, ai primi di agosto del 1937 si poterono effettuare le prime prove di questa nuova vettura da corsa sull'autostrada di Bergamo. Dopo i primi assaggi del capo collaudo Guidotti, preoccupato per uno strano comportamento della vettura in curva, confermato poi anche da Nuvolari, si provvide a fare un riesame dei vari montaggi senza risultati concreti.
Nel frattempo tre vetture vennero portate a Pescara per la disputa della 13. Coppa Acerbo, ma sia Nuvolari che Farina denunciarono ancora l'esistenza del leggero ma preoccupante inconveniente. Si decise pertanto di far partecipare alla corsa una sola vettura che venne però ritirata dopo alcuni giri. Dato il breve tempo a disposizione del reparto sperimentale, si poterono effettuare soltanto alcune modifiche, ma senza sostanziali miglioramenti. Per il 15. GP d'Italia del 12 settembre a Livorno una sola 12C 37 venne fatta partecipare col solo scopo di studiarne il comportamento in gara. Essa fu affidata al capo collaudo Guidotti, che con molta perizia si batté tenacemente, ma fu costretto al ritiro per un'avaria al ponte quando già aveva effettuato un quarto della gara nelle posizioni di punta.
Due di queste vetture, eliminato l'inconveniente, parteciparono nel 1938 a diverse competizioni col nuovo motore 16 cilindri da 3 litri; esse furono denominate Tipo 316.

La monoposto Gran Premio 12 C 37 alla sua prima uscita, il 3 agosto 1937, sull'autostrada Milano-Bergamo. Guidotti prima, e in seguito Tazio Nuvolari, eseguirono le prime prove di messa a punto.

Guidotti sulla monoposto Gran Premio 12 C 37 durante la disputa del 15. GP d'Italia, svoltosi a Livorno il 12 settembre 1937.

La monoposto Gran Premio 12 C 37 al 15. GP d'Italia. Guidotti seguito da Nuvolari, nelle prove della vigilia. Guidotti uguagliò il tempo di Nuvolari sul giro.

La monoposto Gran Premio 12 C 37, con motore di 4,5 litri, in prova a Monza ai primi d'agosto 1937. Da sinistra: Nuvolari, Jano (chinato), Guidotti, davanti al box.

Alfa Romeo Gran Premio 12 C – 1937

Monoposto Gran Premio Tipo 12C 1937

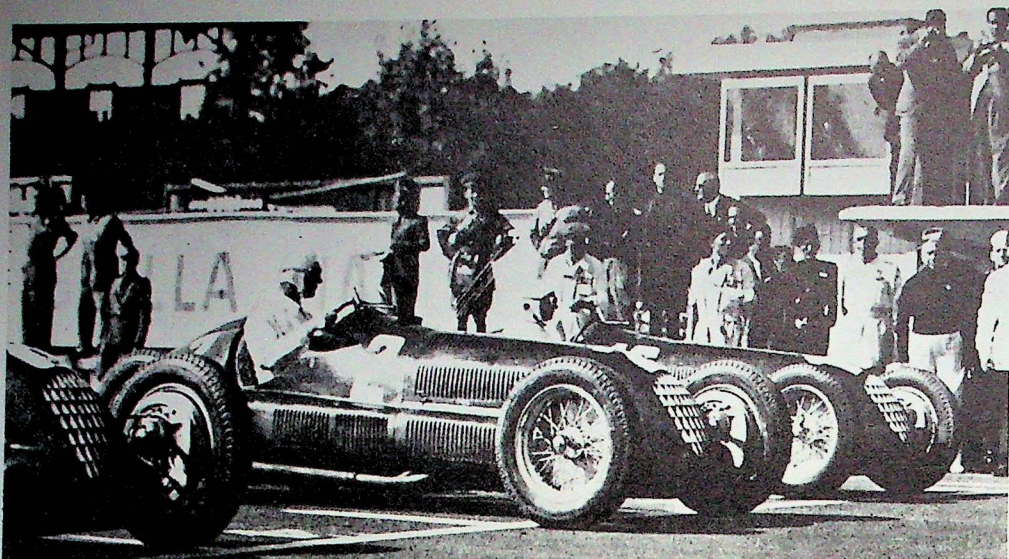
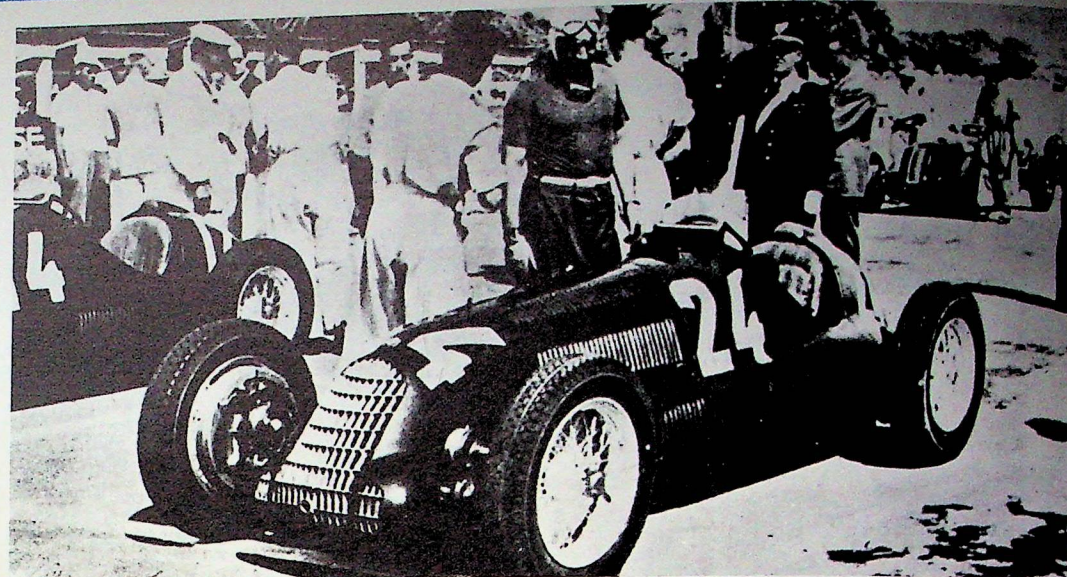
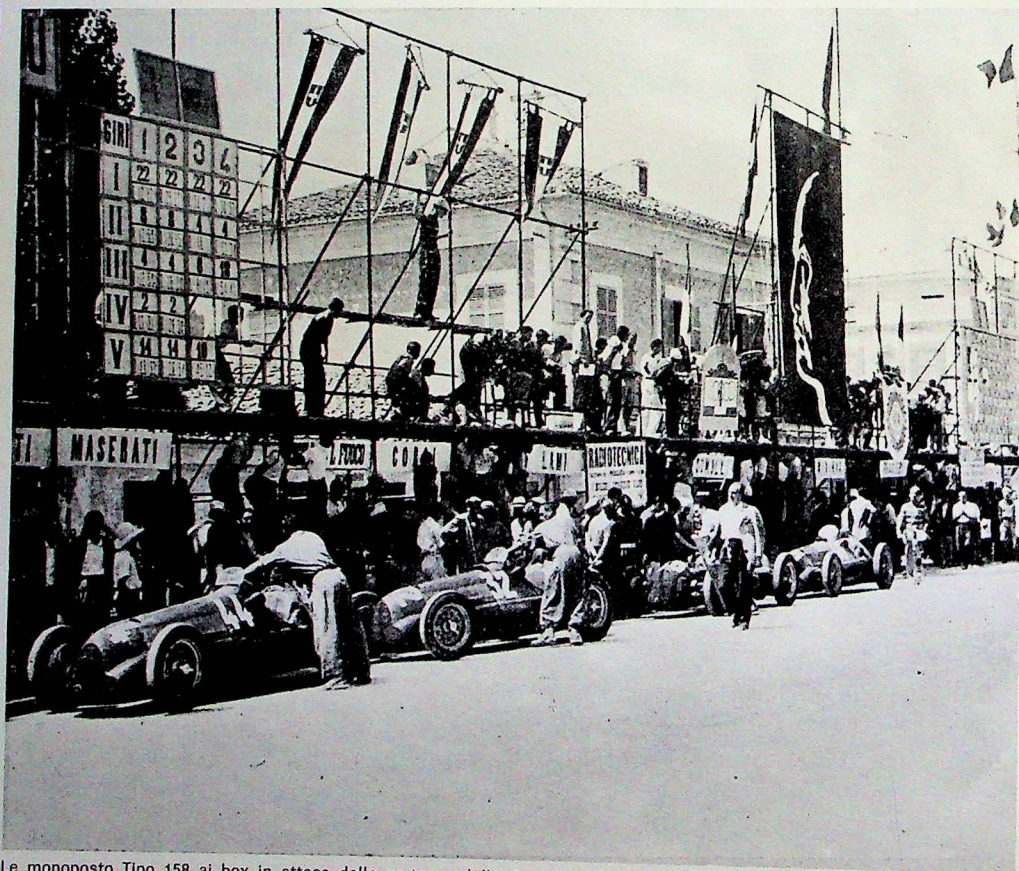
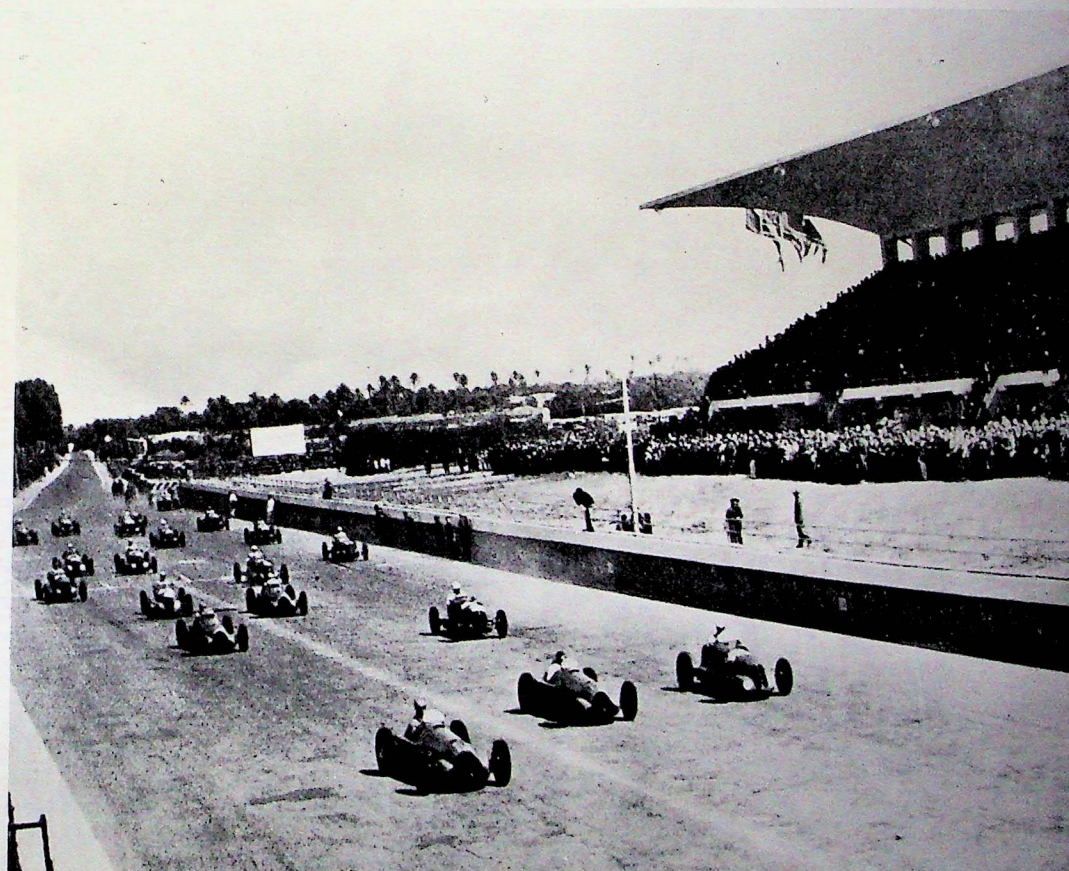
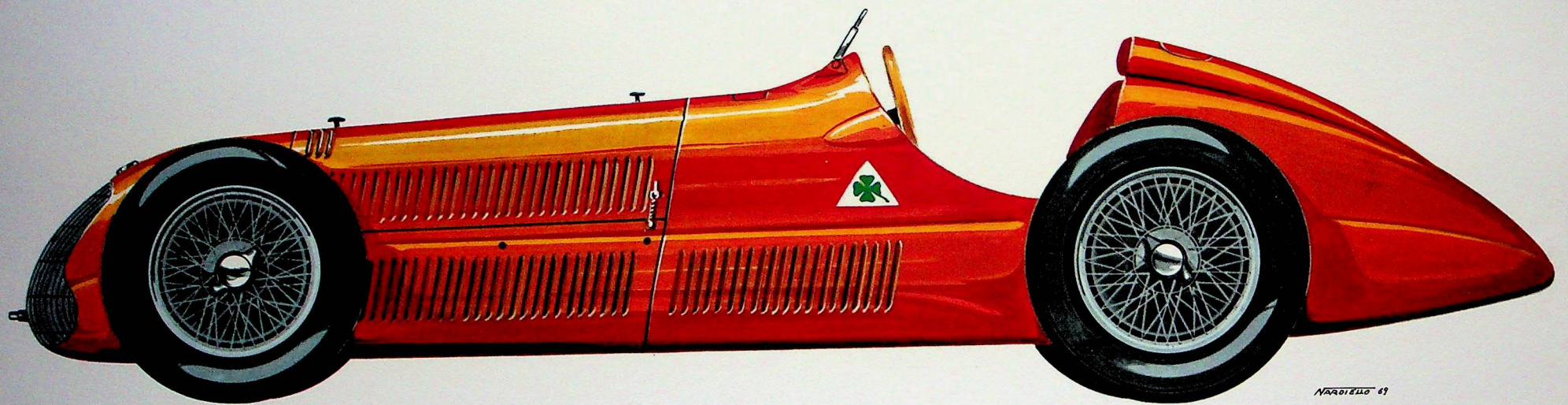
LA GRAN PREMIO TIPO 158 1938-1940

Origine ed evoluzione

Nelle gare di formula internazionale per il 1938, oltre alle vetture di 3 litri venne previsto di ammettere anche quelle di 1.500 cm³; l'Alfa Romeo decise di preparare anche un modello con questa cilindrata.
Gli studi del modello Tipo 158, 8 cilindri di 1.500 cm³ vennero iniziati nella primavera del 1937 presso la Scuderia Ferrari che, in quegli anni, si poteva considerare come il reparto sperimentale dell'Alfa distaccato a Modena.
Gioacchino Colombo, progettista e collaboratore di Jano, su richiesta di Enzo Ferrari, venne appositamente inviato da Milano a Modena per la realizzazione del progetto. Con lui collaborò Alberto Massimino, pure lui progettista, il quale studiò per la 158 il gruppo cambio-ponte.
La vettura conservò lo schema tradizionale dell'Alfa Romeo sia per il motore che per la disposizione dei gruppi meccanici sull'autotelaio. Infatti nel motore venne impiegato lo stesso sistema di piattelli e scodellini per il comando delle valvole e lo stesso compressore della 8C 2900; il gruppo cambio e ponte venne sistemato posteriormente come sul modello 8C 2900; il sistema di sospensione anteriore a parallelogrammi fu realizzato molto simile a quello adottato sulle 6C e 8C con sospensioni indipendenti; la sospensione posteriore con balestra trasversale era pure simile al modello 8C 2900.
Le più importanti innovazioni introdotte in questo modello furono: l'adozione di due appoggi scorrevoli per le balestre trasversali, anteriori e posteriori; l'aggiunta di un rinvio nel gruppo del ponte per abbassare l'asse di trasmissione e conseguentemente anche il baricentro della vettura. Il radiatore acqua e olio e i serbatoi furono pure sistemati nelle consuete posizioni. Il telaio consentiva di montarvi rigidamente fissati sia i gruppi che la carrozzeria.
Dopo il vittorioso debutto si provvide a eliminare alcuni inconvenienti al raffreddamento e alla lubrificazione del motore; venne maggiormente attivato il circuito dell'acqua e si adottarono i rullini sui perni di biella dell'albero a gomiti.
Nel luglio del 1939 la 158 venne presentata al Circuito del Montenero a Livorno con la mascherina anteriore a forma di trifoglio; da allora essa contraddistinse questa vettura sui campi di gara nel corso delle sue numerose affermazioni.
La 158 venne indicata anche col nome di « Alfetta ». La sigla 158 indicava la cilindrata (1,5 litri) e il numero di cilindri (8).

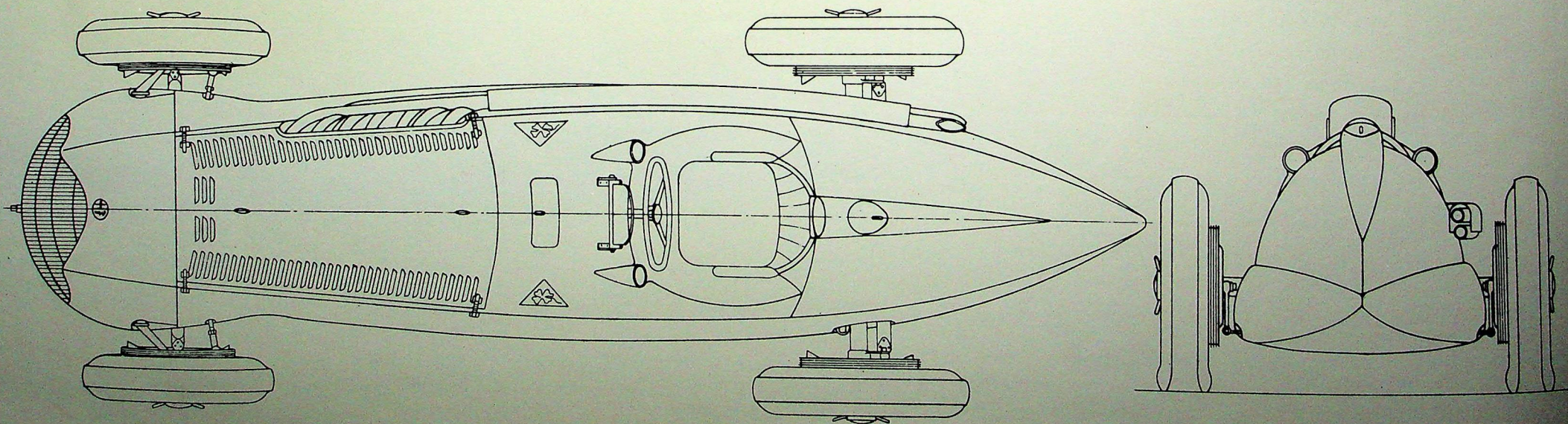
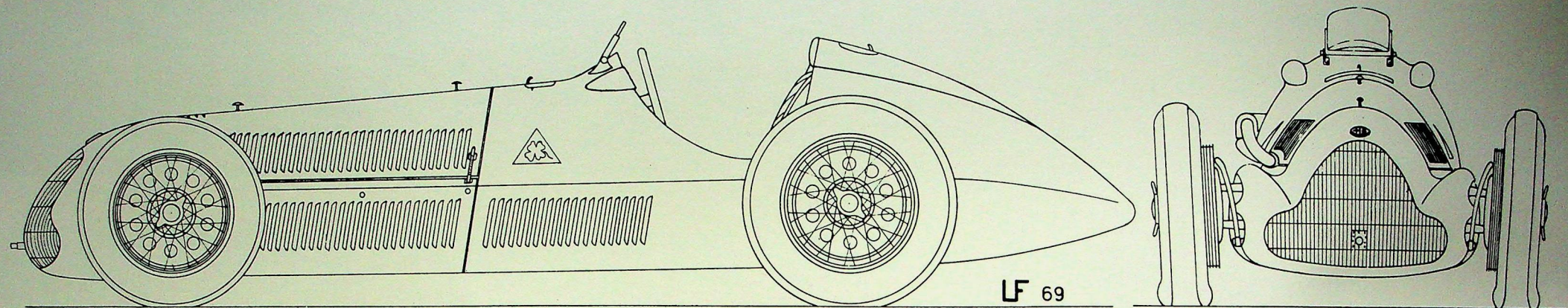
Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 8 cilindri in linea, alesaggio e corsa mm 58 x 70; cilindrata cm³ 1.479; rapporto di compressione 6,5; potenza max CV 195 a 7.200 g/min (1938); CV 225 a 7.500 g/min (1940); biblocco in lega leggera con canne avvitate; testa cilindri in corpo coi biblocchi; camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 100°, con 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione ad ingranaggi su rullini, anteriore; basamento e coppa in electron; 9 supporti dell'albero motore; alimentazione sotto pressione con 1 compressore a 2 lobi e 1 carburatore verticale a triplo corpo; accensione con 1 magnete; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata e di ricupero, radiatore d'olio; raffreddamento ad acqua con pompa di mandata e radiatore.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a secco a dischi multipli; cambio a 4 marce avanti e RM; scatola solidale col ponte; rapporti del cambio: I 2,39, II 1,66, III 1,28, IV 1, RM 2,30; comando del cambio laterale; scatola del cambio e ponte fissa al telaio; ponte posteriore ad assi oscillanti; rinvio del ponte a rapporti variabili.
Autotelaio: lungheroni tubolari e traverse in lamiera, saldate; sospensione anteriore indipendente a parallelogrammi longitudinali, con balestra trasversale; sospensione posteriore indipendente, con balestra trasversale; ammortizzatori telescopici e a frizione, anteriori e posteriori; guida al centro con vite e settore; sterzo a tiranti indipendenti; freni a tamburo con comando idraulico a pedale sulle 4 ruote; freno a mano sulle ruote posteriori; ruote a raggi tangenti con cerchio in duralluminio; pneumatici anteriori 5,00 x 17, posteriori 6,00 x 18.
Carrozzeria: monoposto, in lega leggera, tipo Gran Premio.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.500; carreggiata anteriore e posteriore mm 1.250; peso della vettura a secco kg 620; capacità dei serbatoi carburante, posteriore e laterale, litri 170; serbatoio lubrificante litri 16; velocità max km/h 232.

Competizioni e successi

I successi qui contemplati si riferiscono al modello Tipo 158 con alimentazione monostadio, adottato dal suo debutto all'inizio della seconda guerra mondiale.
L'esordio si ebbe a Livorno il 7 agosto 1938 con tre vetture che conquistarono il primo, secondo e settimo posto assoluto per merito di Emilio Villoresi, Clemente Biondetti e Francesco Severi. Il 14 agosto successivo, sul Circuito di Pescara, delle quattro vetture partecipanti solo quella di Severi si classificò quarta, facendo registrare sul rettilineo la velocità di 227,850 km/h. Al GP di Milano dell'11 settembre, nella corsa riservata alle vetture di 1.500 cm³, Villoresi giunse primo e Severi secondo, mentre si ritirarono Sommer e Marinoni. La media di Villoresi fu di 147,593 km/h. Il 18 settembre sul Circuito di Modena, tutta la squadra di quattro vetture si ritirò per difetti di lubrificazione.
Per le gare del 1939 vennero preparate quattro nuove vetture.
Esse parteciparono il 7 maggio al GP di Tripoli, ma solo una riuscì a classificarsi terza con Villoresi; le altre tre dovettero ritirarsi per inconvenienti al circuito di raffreddamento, lasciando la vittoria alla nuova 8 cilindri 1.500 Mercedes. Delle tre vetture 158 iscritte alla Coppa Ciano, svoltasi il 30 luglio, quella di Farina si classificò prima assoluta alla media di 139,035 km/h battendo il primato stabilito l'anno precedente dalla Mercedes 3 litri; terzo si classificò Biondetti e quinto Severi. Alla successiva Coppa Acerbo a Pescara, Biondetti fu primo, secondo Pintacuda, terzo Farina e quarto Severi. Nel GP di Berna del 20 agosto Farina conquistò il primo posto nella categoria 1.500 cm³ e si classificò sesto assoluto dietro alla Mercedes e Auto Union della classe 3.000. Biondetti, sulla seconda 158 partecipante, giunse secondo di categoria e ottavo assoluto.
Nel GP di Tripoli del 1940, svoltosi il 12 maggio, la 158 conquistò i primi tre posti con Farina, Biondetti e Trossi; sesto fu Pintacuda.
La media di Farina fu di km/h 206,347 contro i 197,7 della Mercedes 1500 del 1939. Con questa vittoria si concluse il primo periodo di affermazioni di questo modello perché la guerra mondiale portò a una stasi completa l'attività sportiva, che riprese nel 1946.
Nel Museo dell'Alfa Romeo è conservata una di queste vetture ed un motore 158 prototipo il cui blocco cilindri è in acciaio rivestito in lamiera saldata. Un altro motore 158 si trova al Museo della Tecnica di Milano, donato dall'Alfa Romeo nel 1960.

Le monoposto Tipo 158 di 1,5 litri alla partenza del 3. GP Milano, svoltosi sulla pista di Monza l'11 settembre 1938.

La monoposto Tipo 158 al suo debutto sul Circuito del Montenero a Livorno, effettuatosi il 7 agosto 1938. Emilio Villoresi si classificò primo assoluto e Biondetti secondo. Il muso della 158 aveva la prima forma definita dall'Alfa Corse.

Le monoposto Tipo 158 ai box in attesa della partenza della Coppa Acerbo sul Circuito di Pescara, svoltosi il 13 agosto 1939. Le quattro 158 partecipanti si classificarono: primo Biondetti, secondo Pintacuda, terzo Farina, quarto Severi.

Le monoposto Tipo 158 al GP di Tripoli, svoltosi il 12 maggio 1940. Le quattro vetture partecipanti conquistarono il primo posto assoluto con Farina a 206 km/h di media, il secondo con Biondetti, il terzo con Trossi, il sesto con Pintacuda.

Alfa Romeo Gran Premio Tipo 158 – 1938

Monoposto Gran Premio Tipo 158 1939

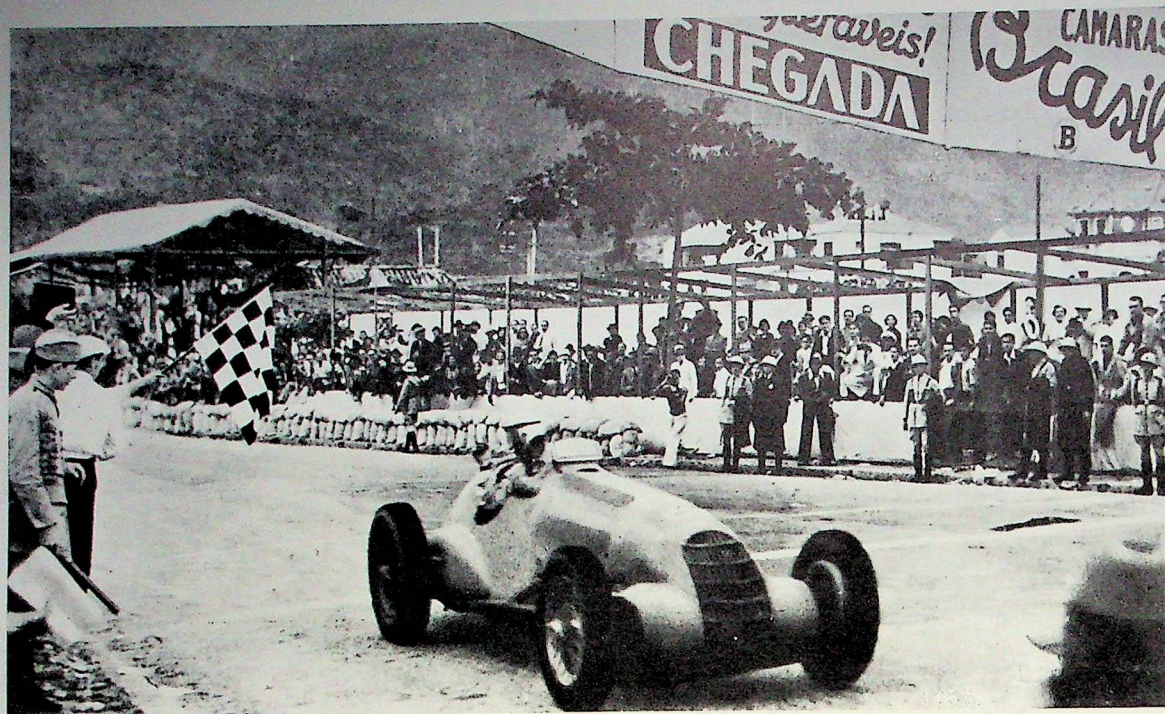
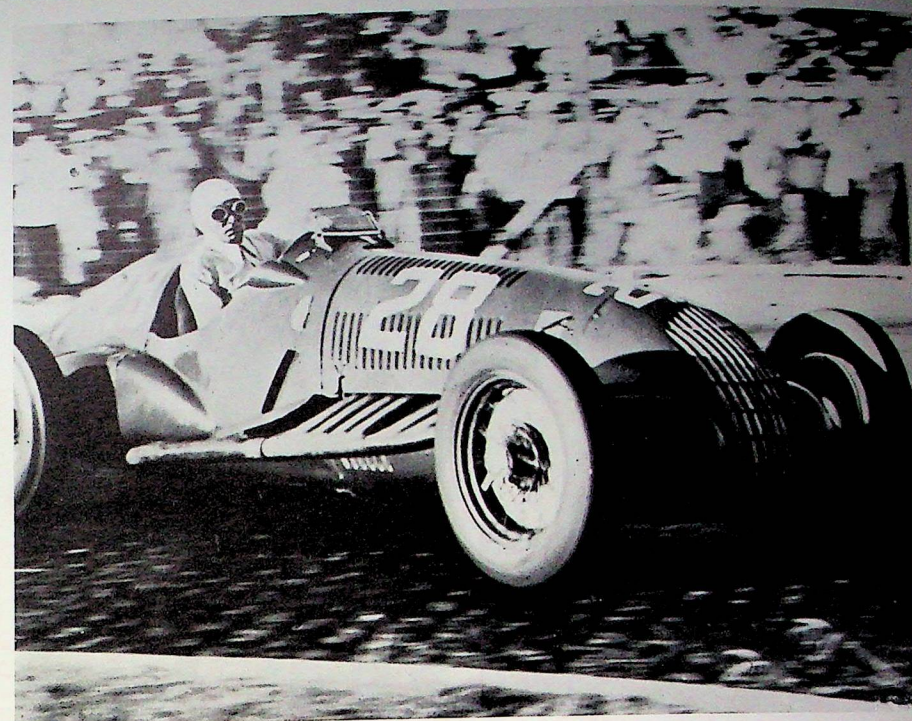
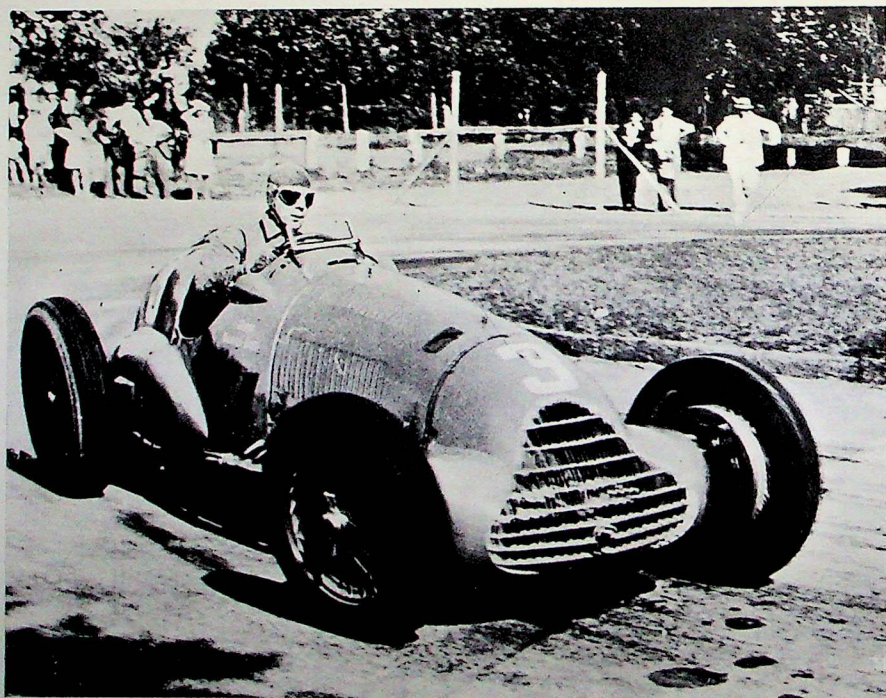
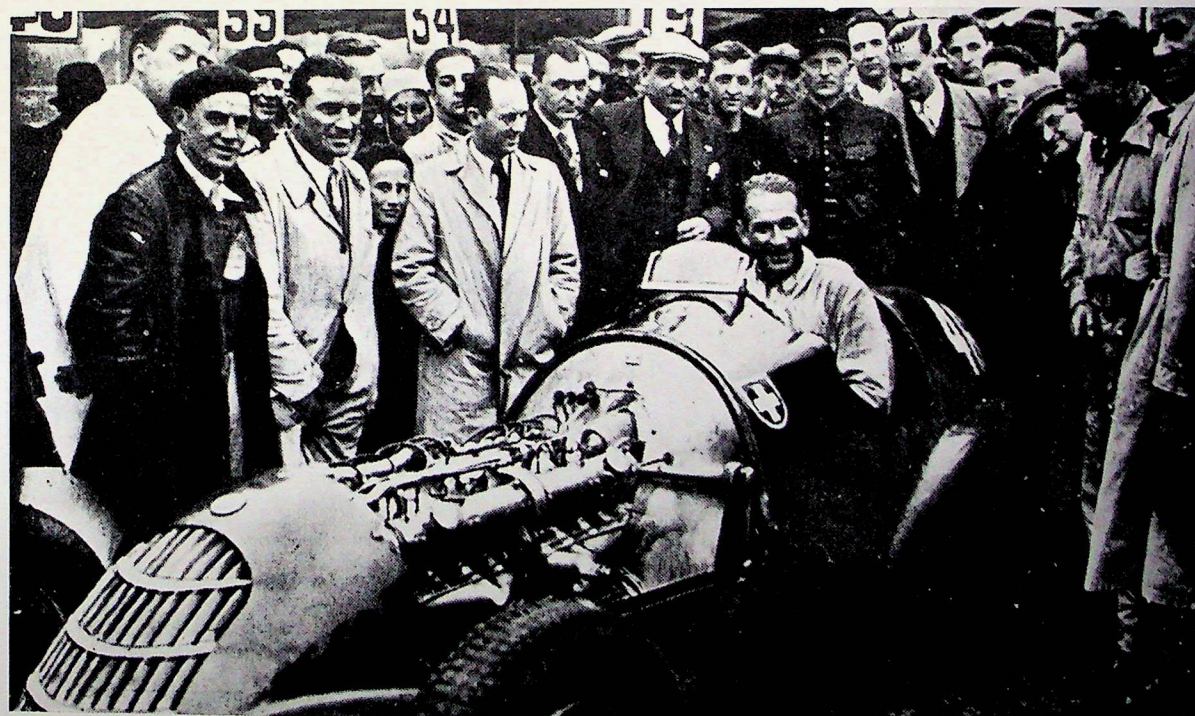
LA GRAN PREMIO TIPO 308 1938-1947

Origine ed evoluzione

La Gran Premio Tipo 308 fu la prima vettura Alfa Romeo preparata dall'Alfa Corse secondo la nuova formula dei 3 litri entrata in vigore nel 1938.
Per l'elaborazione di questo modello furono impiegati gran parte dei gruppi già sperimentati sulle vetture da corsa progettati da Jano.
Il motore fu derivato dalla 8C 2900 di serie con la maggiorazione dell'alesaggio da 68 a 69 mm; questa variante portò la cilindrata a 2.991 cm³. Inoltre furono sostituiti i compressori e le valvole con quelli del motore 8C 3.822 cm³, mentre le molle delle valvole richiesero nuove dimensioni. I due carburatori Weber di diametro 42 mm furono sostituiti con altri di 48 mm. Per l'erogazione del carburante venne applicata una pompa benzina meccanica Fimac. Il magnete Vertex fu sostituito con un Bosch piazzato al posto della dinamo.
Per il telaio venne utilizzato quello della vettura Gran Premio Tipo C con le varianti per l'adozione del motore derivato dalla 8C 2900; la frizione a dischi metallici, l'albero di trasmissione non oscillante, il cambio, situato posteriormente e incorporato con la scatola del ponte del tipo pendolare erano pure quelli impiegati in precedenza sulla Tipo C. Il radiatore acqua e olio, la pedaleria, i serbatoi del carburante e dell'olio, il collettore di scarico, il cruscotto con la plancia degli strumenti e la carrozzeria furono invece costruiti appositamente.
La monoposto Tipo 308 fu una vettura veramente riuscita; il suo motore poteva disporre di una potenza vicina ai 300 CV, le sue sospensioni indipendenti le permettevano di ottenere una tenuta di strada formidabile. La sua velocità massima era di oltre 250 km/h; essa fu impiegata su circuiti misti e su pista fornendo ai piloti le possibilità per le più lusinghiere affermazioni.
Il motore Tipo 308 venne applicato con successo nel 1938 anche su vetture a due posti della categoria Sport per le corse della Mille Miglia e per altre gare come la Parma-Berceto, le 24 Ore di Le Mans, le 24 Ore di Spa e le corse in salita di La Turbie e dello Stelvio.
Una di queste vetture è attualmente esposta nel Museo di Indianapolis in USA; un'altra con motore di cm³ 3.800, si trova in Argentina.

Scheda tecnica

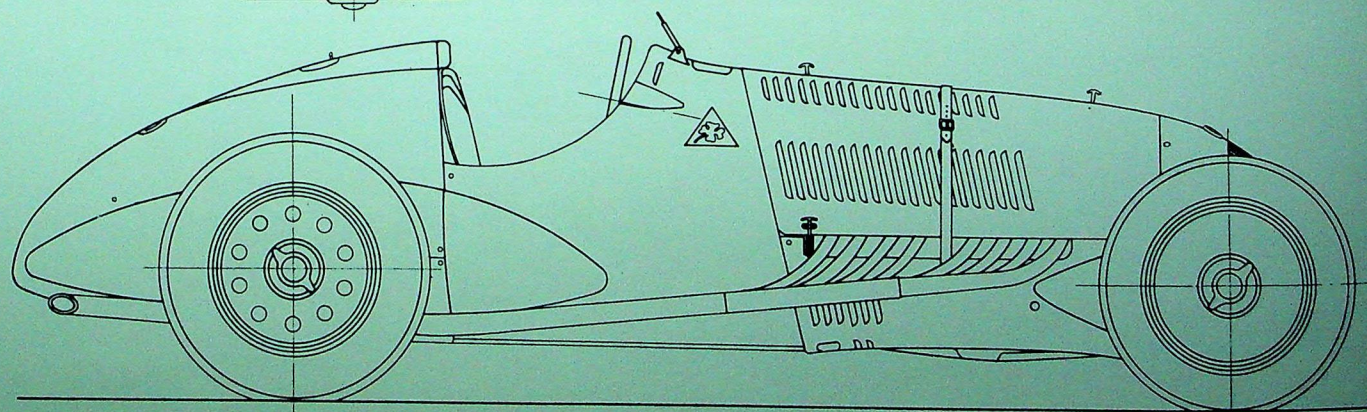
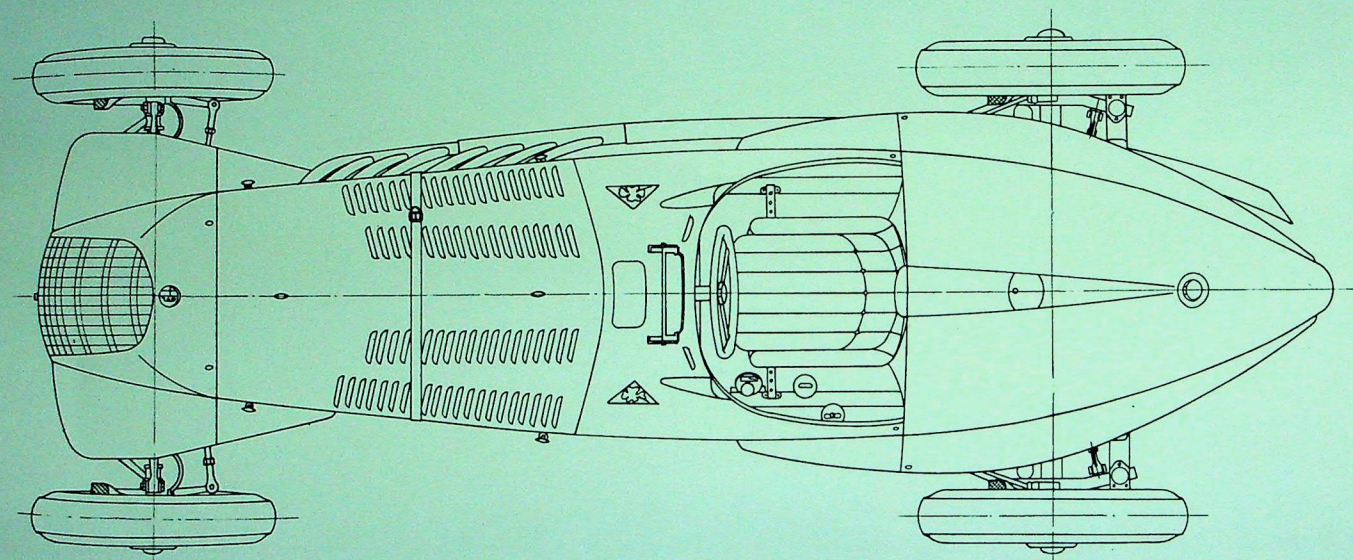
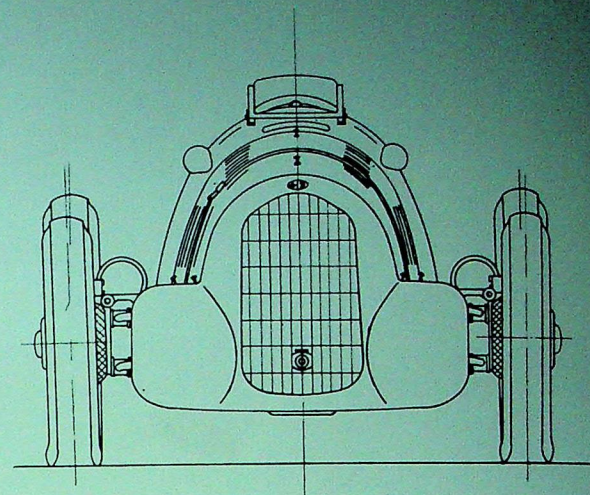
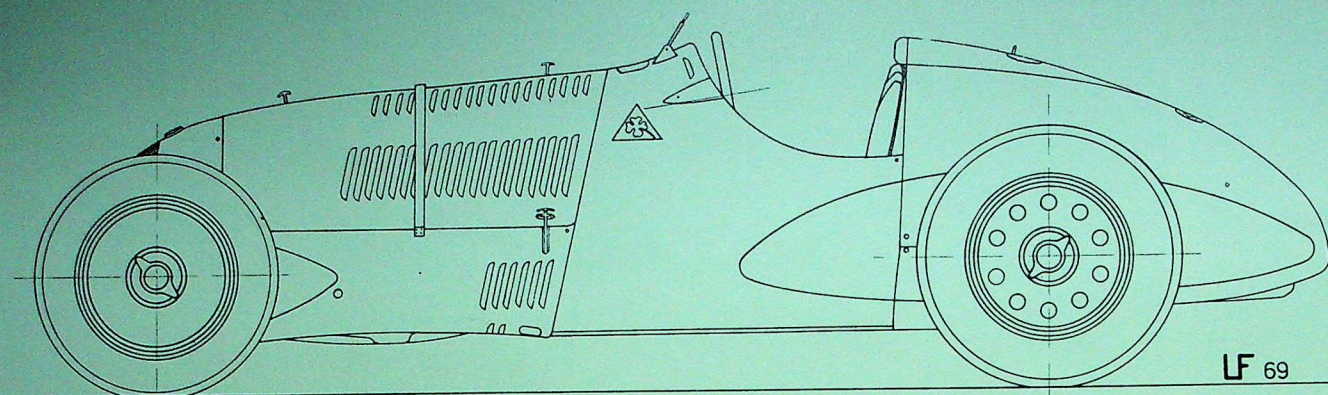
Motore: anteriore a 4 tempi; 8 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 69 x 100; cilindrata cm³ 2.991; rapporto di compressione 6,1; potenza max CV 295 a 6.000 g/min; biblocco in lega leggera con canne acciaio, piantate; testa cilindri in corpo coi biblocchi; camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 104°, con 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione ad ingranaggi cilindrici, al centro del motore; basamento e coppa in electron; 10 supporti dell'albero motore; alimentazione sotto pressione, con 2 compressori a due lobi e 2 carburatori verticali monoblocco; accensione con magnete; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata e di ricupero, radiatore d'olio; raffreddamento ad acqua con pompa e radiatore.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a secco a dischi multipli; cambio a 4 marce avanti e RM; scatola solidale col ponte; rapporti del cambio: I 2,44, II 1,50, III 1,14, IV 0,87, RM 2,61; comando del cambio laterale; ponte posteriore con alberi oscillanti; scatola ponte e cambio fissa al telaio; rapporto del ponte 12/50.
Autotelaio: lungheroni e traverse in lamiera a scatola, saldati; sospensione anteriore indipendente, molle elicoidali racchiuse nei cilindri; sospensione posteriore indipendente, balestra trasversale; ammortizzatori a frizione e idraulici, questi incorporati nei cilindri sospensione; ammortizzatori posteriori telescopici e a frizione; guida al centro con comando a vite e settore; sterzo con barra longitudinale e tiranti indipendenti; freni a tamburo con comando idraulico a pedale sulle 4 ruote; freno a mano sulle ruote posteriori; ruote a raggi con cerchio in duralluminio; pneumatici anteriori 5,25 x 19; posteriori 7,00 x 19.
Carrozzeria: monoposto, in lega leggera, tipo Gran Premio.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.750; carreggiata anteriore e posteriore mm 1.350; peso della vettura a secco kg 870; capacità del serbatoio del carburante litri 170; capacità olio nel serbatoio litri 25; velocità max km/h 260.

Competizioni e successi

La monoposto Tipo 308 non poté effettuare il suo debutto al GP di Pau in Francia per un fortuito incendio occorso alla vettura di Nuvolari, capo dell'équipe dei piloti dell'Alfa Corse nel 1938.
Egli, ormai al termine delle prove, dopo avere in più riprese abbassato il record del circuito, stava per raggiungere il box quando d'improvviso si sviluppò l'incendio. La distruzione totale della vettura e le abrasioni e scottature riportate da Nuvolari costrinsero la Casa a ritirare anche la seconda macchina affidata a Emilio Villoresi. Nel successivo GP di Tripoli la 308 pilotata da Biondetti fu pure costretta al ritiro. Fu Pintacuda a cogliere la prima importante vittoria assoluta nel 6. GP di Rio de Janeiro, imponendosi con la nuova monoposto sul gruppo dei valorosi piloti d'oltremare. Sommer, pure lui pilota dell'Alfa Corse, sulla 308 ottenne invece il primo posto della categoria Corsa nella classe 3.000 sulla salita di La Turbie.
Nel 1939 Sommer ripeté il successo a La Turbie, ottenne il secondo posto assoluto nella Coppa di Parigi a 11" da Wimille su Bugatti 4700, fu quarto assoluto nel GP del Belgio e conquistò il primo posto assoluto nel 1. Circuito di Angoulême, mentre fu quinto nel GP di Francia.
Nell'aprile del 1946 al GP di Nizza, la prima gara svoltasi nel dopoguerra, fu ancora Sommer a sostenere con la 308 una lotta per la conquista della vittoria, conclusasi con un secondo posto dietro a Luigi Villoresi su Maserati 1500 con alimentazione a doppio stadio, precedendo però Chaboud su Delahaye 4.500 cm³. Nel Criterium di Parigi del maggio successivo Wimille, sulla 308 di Sommer, vinse battendo Chiron su Talbot 4.500 cm³.
Nel 1947 Varzi partecipò con la 308 alla tournée di gare organizzate dall'Automobile Club argentino classificandosi secondo nel GP di Buenos Aires e primo nel Circuito di Rosario e di Interlagos. In queste gare anche l'argentino Landi, pure su 308, ottenne buoni piazzamenti.
Nel 1948 e 1949 l'AC dell'Argentina organizzò ancora delle gare sui circuiti delle sue principali località; oltre a Varzi fu pure invitato Wimille che partecipò a bordo della 308 ottenendo buoni piazzamenti.
Questo modello dimostrò di possedere ottime doti di maneggevolezza per gareggiare sui circuiti con percorso tortuoso.

La Gran Premio Tipo 308 di Pintacuda all'arrivo vittorioso nel 6. GP di Rio de Janeiro svoltosi il 12 giugno 1938.

La Gran Premio Tipo 308 pilotata da Achille Varzi al GP di Buenos Aires, svoltosi il 9 febbraio 1947; Varzi si classificò secondo assoluto. Al Circuito di Rosario e a Interlagos Varzi ottenne il primo assoluto.

La Gran Premio Tipo 308 pilotata da Jean Pierre Wimille al GP Mar de la Plata, svoltosi il 28 gennaio 1948. Wimille si piazzò terzo assoluto dietro a Farina su Maserati 3000 e a Varzi su Alfa 12 cilindri.

La Gran Premio Tipo 308 pilotata da Raymond Sommer che partecipò il 7 maggio 1949 alla Coppa di Parigi, disputatasi sul circuito di Montlhéry. Sommer riuscì a classificarsi secondo assoluto a soli 11'' da Wimille su Bugatti 4.700 cm³. Egli ottenne inoltre il record del giro.

Alfa Romeo Gran Premio Tipo 308 – 1938

Monoposto Gran Premio Tipo 308 1938

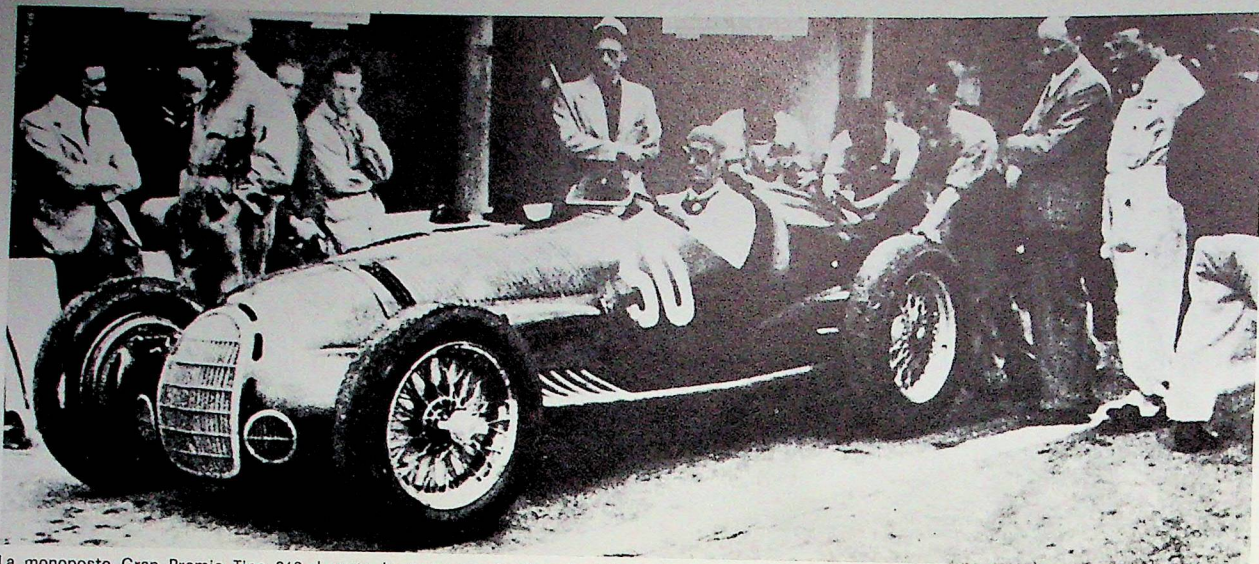
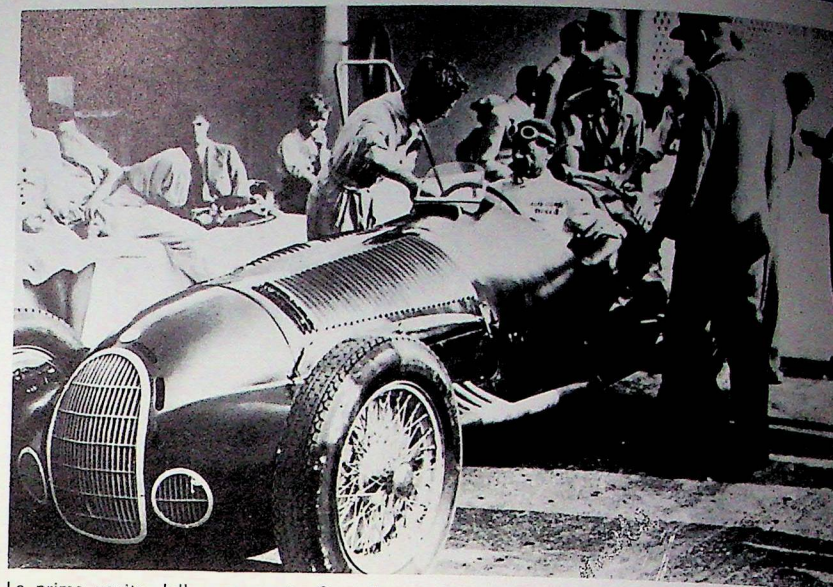
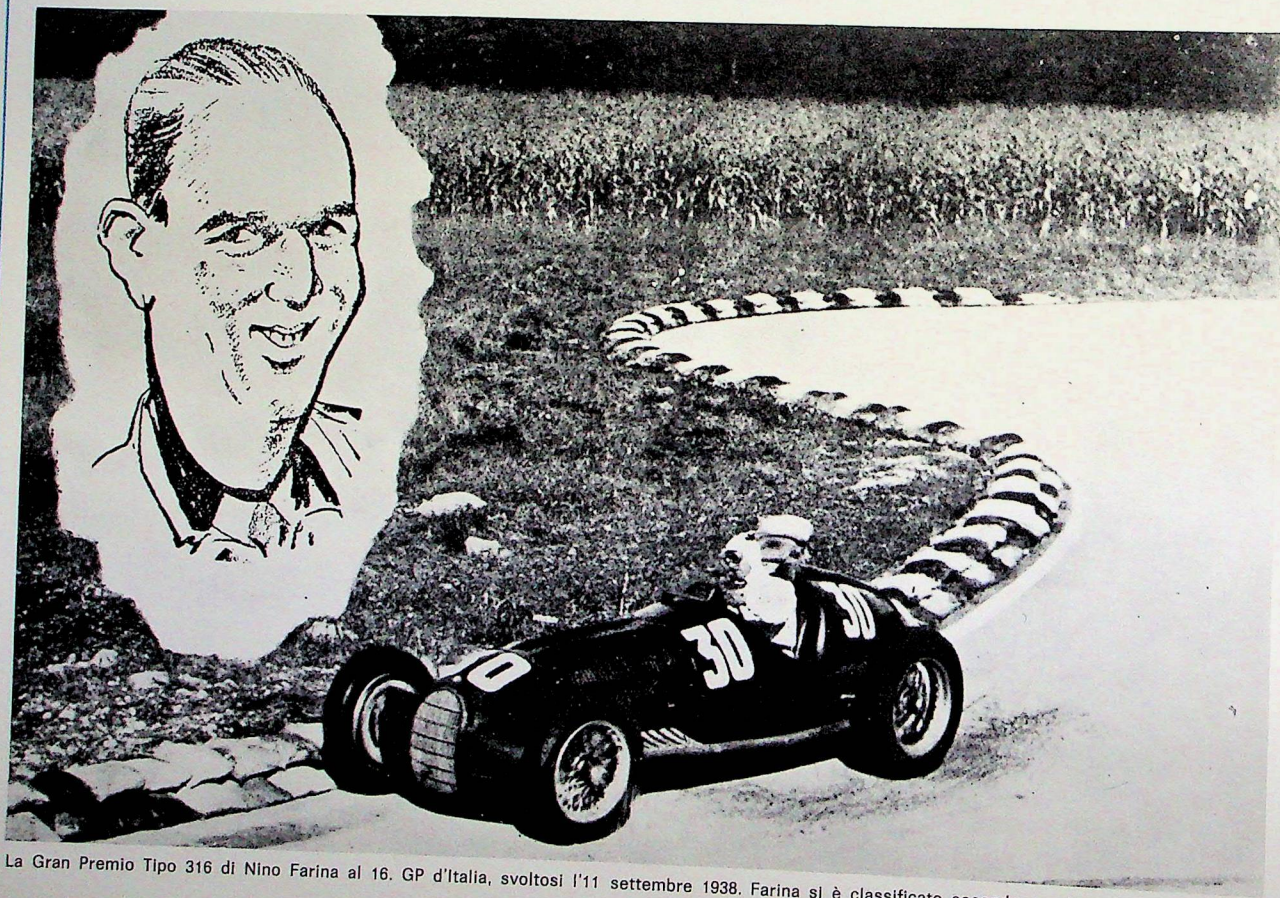
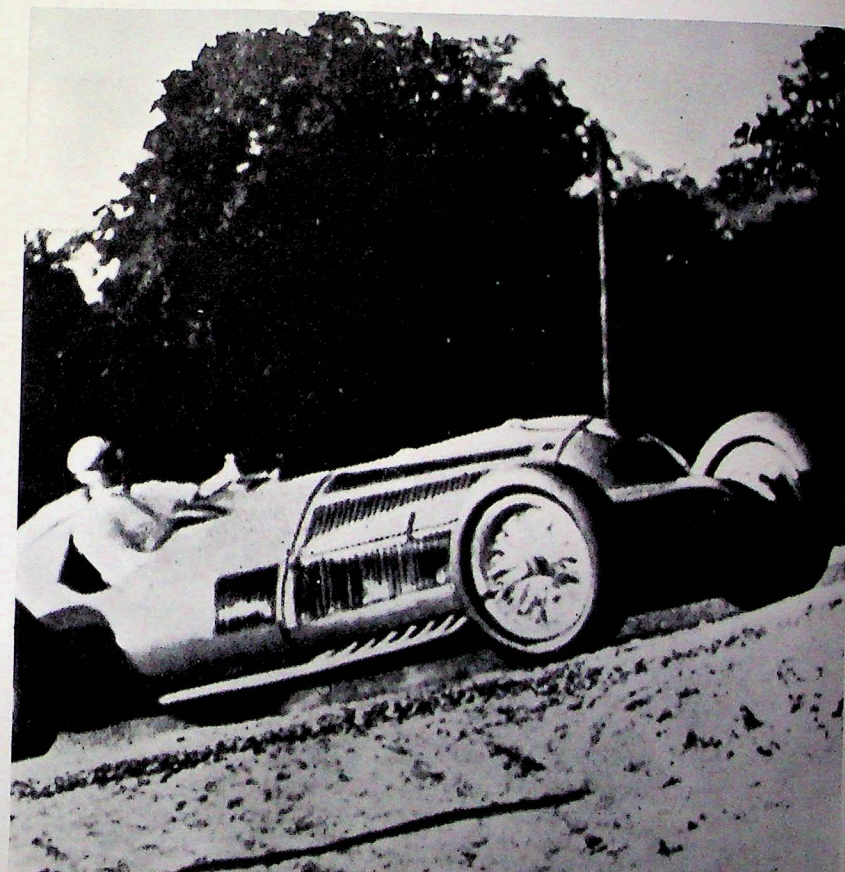
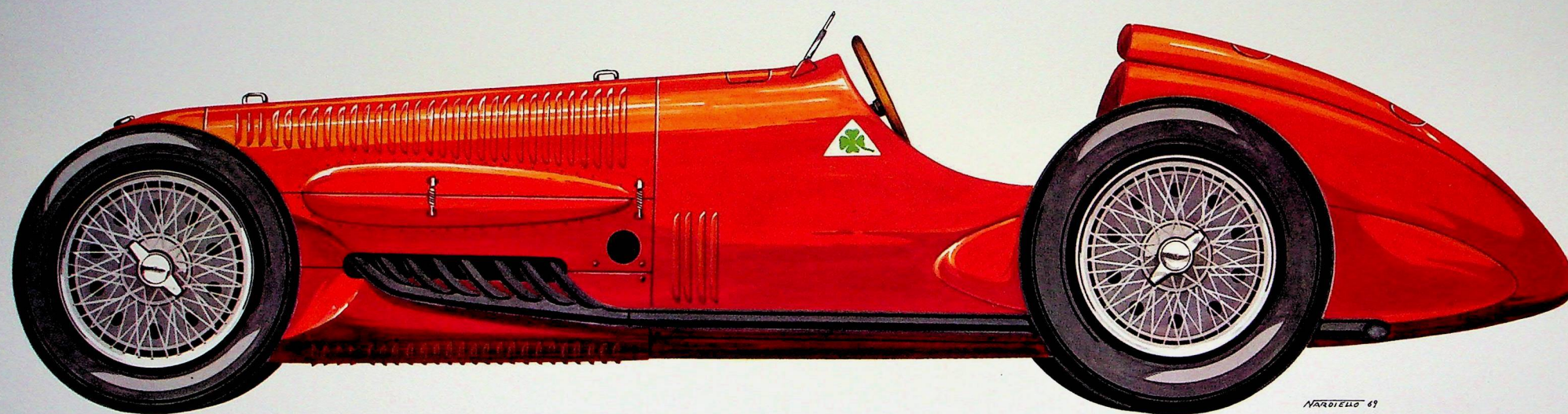
LF 69

Origine ed evoluzione

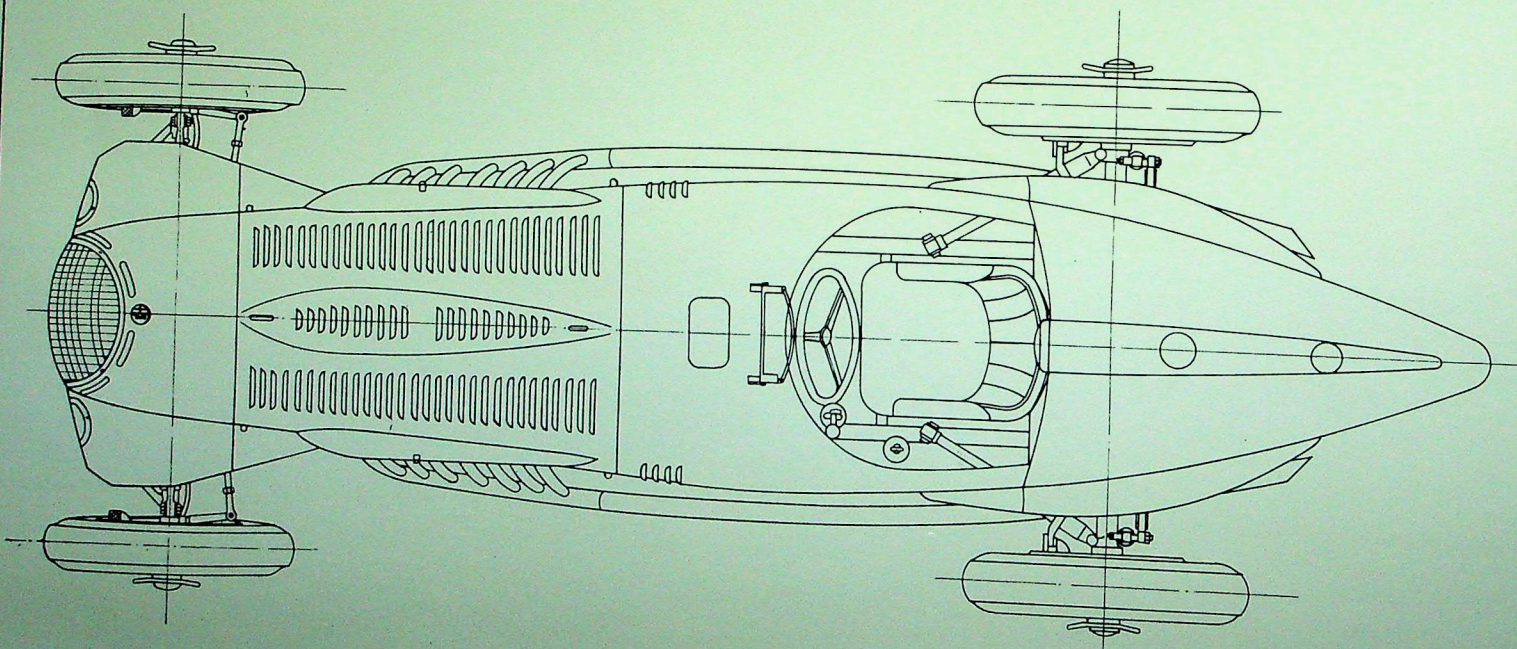
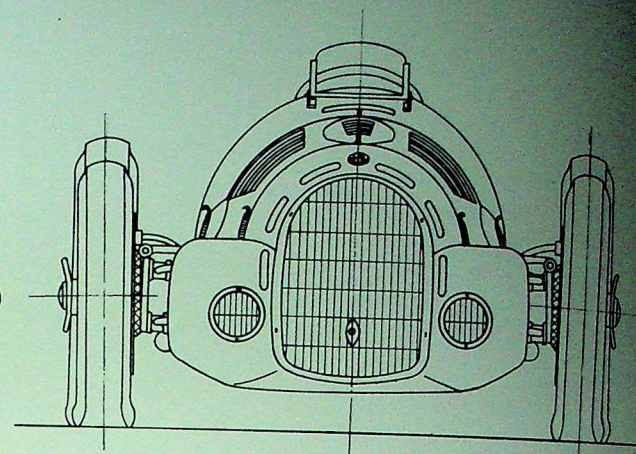
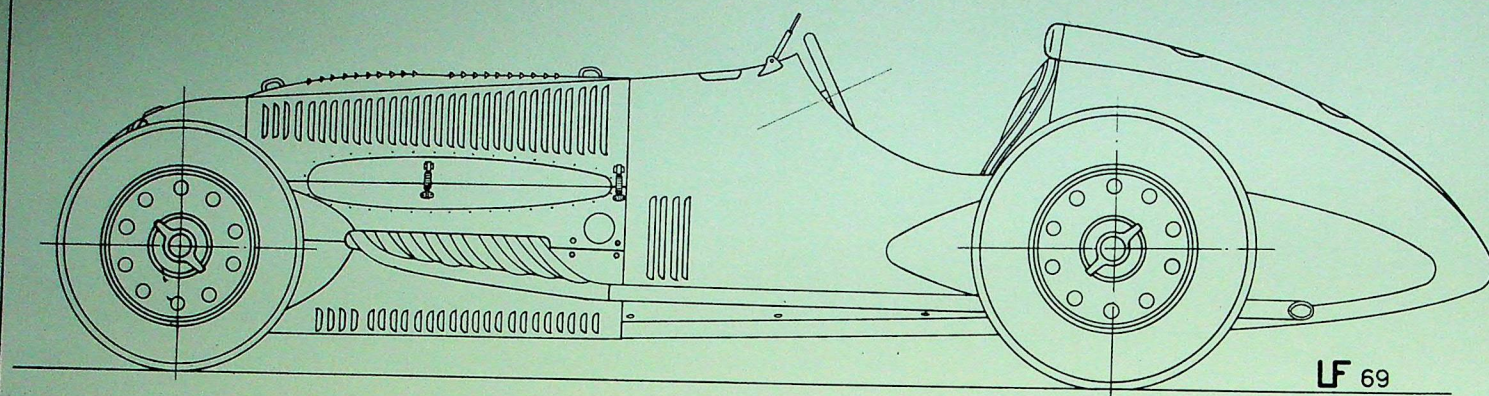
Questa vettura da Gran Premio Tipo 316, la cui sigla corrisponde alla cilindrata di 3 litri e motore di 16 cilindri, venne impostata presso la Scuderia Ferrari a Modena, subito dopo il progetto della 158. Infatti il motore della 316, elaborato da Alberto Massimino, adottò integralmente le parti principali del motore Tipo 158, utilizzando i due blocchi cilindri completi di valvole, alberi a camme e ingranaggi di comando, nonché di due alberi a manovella completi di bielle e stantuffi. I 16 cilindri erano alimentati da 2 compressori a lobi, uno per ciascun gruppo di 8 cilindri. Il basamento e la coppa riunirono praticamente in un solo gruppo due motori Tipo 158 disponendoli con un angolo totale di 60°, collegando i due alberi motore con un rinvio per dare il moto all'albero di trasmissione della vettura. La potenza ricavata dal motore Tipo 316 fu di 350 CV a 7.000 g/min; il numero di giri della trasmissione fu invece ridotto a 0,66 rispetto ai giri del motore. Questo motore venne montato sull'autotelaio preparato per la Gran Premio 12C 1937, utilizzando integralmente sia il telaio che le sospensioni anteriore e posteriore, ed il gruppo cambio e ponte. Della carrozzeria venne rifatta solo la parte anteriore per adattarla al nuovo motore ed ai relativi tubi di scarico.
Dopo gli ottimi risultati conseguiti nel GP d'Italia del 1938, venne deciso di migliorarne l'efficienza per le gare del 1939. Al motore venne aumentata la potenza a 440 CV a 7.500 g/min e migliorato il sistema di lubrificazione; venne pure perfezionata la frenatura e la sospensione posteriore; la carrozzeria subì delle notevoli varianti nella parte anteriore per migliorarne la forma aerodinamica.
L'imminente aggravarsi della situazione politica internazionale impedì l'effettuazione di ulteriori prove per la messa a punto della vettura.
Alla fine del 1947 l'Alfa Romeo sostituì su una vettura Tipo 316 il motore a 16 cilindri di 3 litri con un motore a 12 cilindri di 4,5 litri della vettura 12C 37. Questa vettura venne acquistata da Achille Varzi che la impiegò in Argentina per le corse della stagione 1948. Essa si trova ora in Brasile trasformata in spider a 2 posti.

Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 16 cilindri in 2 monoblocchi di 8, disposti con un angolo di 60°; alesaggio e corsa mm 58 x 70; cilindrata cm^3 2.958; rapporto di compressione 6,5; potenza max CV 350 a 7.000 g/min (1938); CV 440 a 7.500 g/min (1939); rinvio per 5.000 g/min sulla trasmissione; 2 monoblocchi in lega leggera con canne in acciaio, avvitate; testa cilindri in corpo coi monoblocchi; camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 100°, con 4 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione anteriore ad ingranaggi su rullini; basamento e coppa in electron; 2 alberi motore ruotanti su 9 supporti; alimentazione sotto pressione con 2 compressori a due lobi e 2 carburatori a triplo corpo verticali; accensione con 2 magneti; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con 1 pompa di mandata e 2 pompe di ricupero, radiatore d'olio; raffreddamento ad acqua con pompa e radiatore.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a secco a dischi multipli; cambio a 4 marce avanti e RM; scatola solidale col ponte; rapporti del cambio: I 1,94, II 1,38, III 1,08, IV 0,85, RM 2,53; comando del cambio laterale; ponte posteriore con alberi oscillanti; scatola ponte e cambio fissa al telaio; rapporto al ponte 11/46.
Autotelaio: lungheroni e traverse in lamiera a scatola, saldati; sospensione anteriore indipendente, molle elicoidali racchiuse nei cilindri; sospensione posteriore indipendente, balestra trasversale; ammortizzatori anteriori idraulici, incorporati nei cilindri sospensione, e a frizione; ammortizzatori posteriori telescopici e a frizione; guida al centro con comando a vite e settore; sterzo con barra longitudinale e tiranti indipendenti; freni a tamburo con comando idraulico a pedale sulle 4 ruote; freno a mano sulle ruote posteriori; ruote a raggi tangenti con cerchio in duralluminio; pneumatici anteriori 5,50 x 19; posteriori 7,50 x 19.
Carrozzeria: monoposto, in lega leggera, tipo Gran Premio.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.800; carreggiata anteriore mm 1.370; carreggiata posteriore mm 1.430; peso della vettura a secco kg 920; capacità del serbatoio carburante posteriore e dei due laterali litri 190; capacità del serbatoio lubrificante litri 30; velocità max km/h 300.

Competizioni e successi

La Gran Premio Tipo 316 fu preparata dall'Alfa Corse per farla competere nel GP di Tripoli del maggio 1938. Infatti il prototipo, ultimato nella seconda metà di aprile presso la Scuderia Ferrari di Modena, iniziò sulla pista di Monza i primi assaggi per la sua messa a punto. L'ultimo collaudo su quella pista venne eseguito il 7 maggio e subito dopo venne trasportata a Tripoli, per le prove su quel circuito, assieme alle monoposto Tipo 308 (3 litri, 8 cilindri) e Tipo 312 (3 litri, 12 cilindri) preparate secondo la nuova formula, per effettuare il loro debutto ufficiale in quel Gran Premio. Biondetti, dopo due tornate di prove con la 316, riuscì a segnare il suo giro più veloce alla media di 219,962 km/h. I dirigenti dell'Alfa Corse decisero tuttavia di non far partecipare la 316 a quel Gran Premio, non ritenendola sufficientemente a punto.
Durante l'annata l'Alfa Corse, mentre era impegnata a svolgere un programma molto intenso, ottenendo significative vittorie come: la 12. Mille Miglia, le 24 Ore di Spa e l'importante debutto della 158 nella classe 1.500 sul Circuito di Livorno, non poté dedicarsi completamente alla messa a punto della 316; infatti dopo le prove indicative al GP di Tripoli, questo modello non poté nemmeno partecipare alla Coppa Acerbo a Pescara. Per la partecipazione al 16. GP d'Italia, svoltosi l'11 settembre a Monza, si lavorò febbrilmente senza pause e solo cinque giorni prima della corsa si poterono iniziare a Monza le prove della 316, così che due vetture furono pronte alla partenza, pilotate da Farina e da Biondetti. Malgrado alcuni arresti di Farina al box nei primi giri, le debuttanti 16 cilindri superarono ogni previsione resistendo al ritmo massacrante imposto per tutti i 60 giri dai contendenti. Se l'Auto Union riportò la vittoria per merito di Nuvolari, la 316 di Farina ottenne un meritato secondo posto assoluto, davanti alla Mercedes di Caracciola, il solo arrivato al traguardo della Casa di Stoccarda. Biondetti, che sino al 45. giro era nella scia di Farina, terminò quarto assoluto cosicché le due vetture dell'Alfa Corse giunsero alla fine in piena efficienza, dimostrando doti di velocità e di resistenza.
Farina nel 1939 partecipò con la 316 al GP del Belgio, ma fu costretto al ritiro per noie all'alimentazione.

La monoposto Gran Premio Tipo 316 durante le prove per la disputa del 16. GP d'Italia svoltosi l'11 settembre 1938. E' al volante Nino Farina.

La prima uscita della monoposto Gran Premio Tipo 316 a Monza. Marinoni, capo collaudo dell'Alfa Corse, sta per iniziare i primi giri di prova sulla pista di Monza. Di spalle il cav. Bazzi.

La Gran Premio Tipo 316 di Nino Farina al 16. GP d'Italia, svoltosi l'11 settembre 1938. Farina si è classificato secondo assoluto e quarto Biondetti.

La versione della monoposto Gran Premio Tipo 316 del 1939. Essa partecipò con Farina al GP del Belgio svoltosi il 25 giugno 1939. Nella foto, la 316 su un tratto in salita a Spa.

Alfa Romeo Gran Premio Tipo 316 – 1938

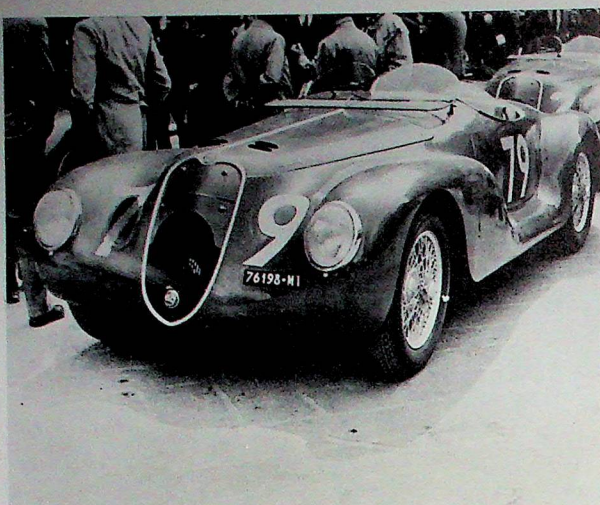
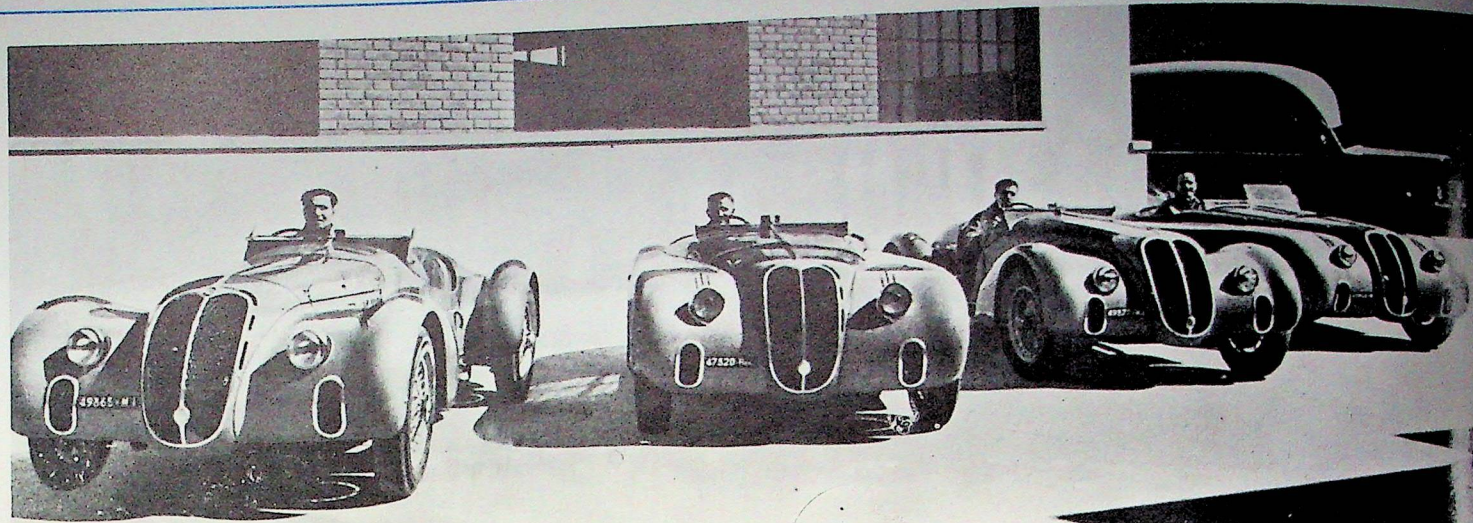
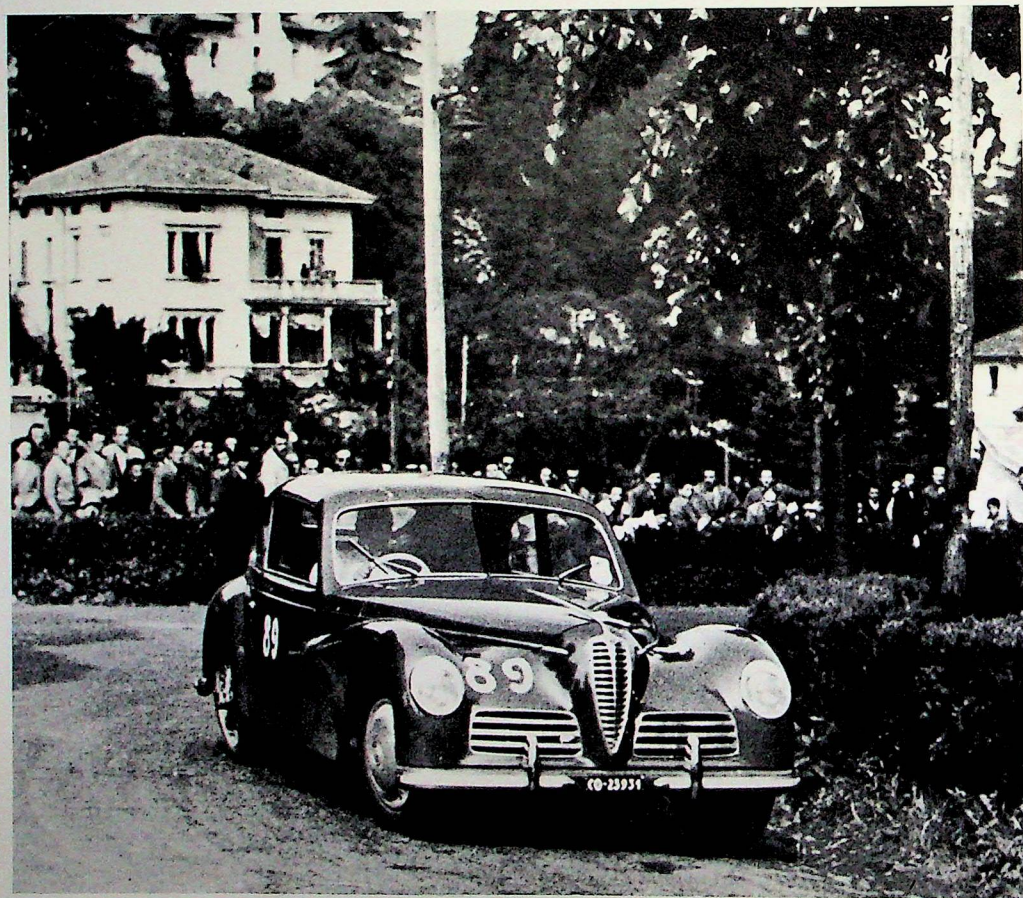
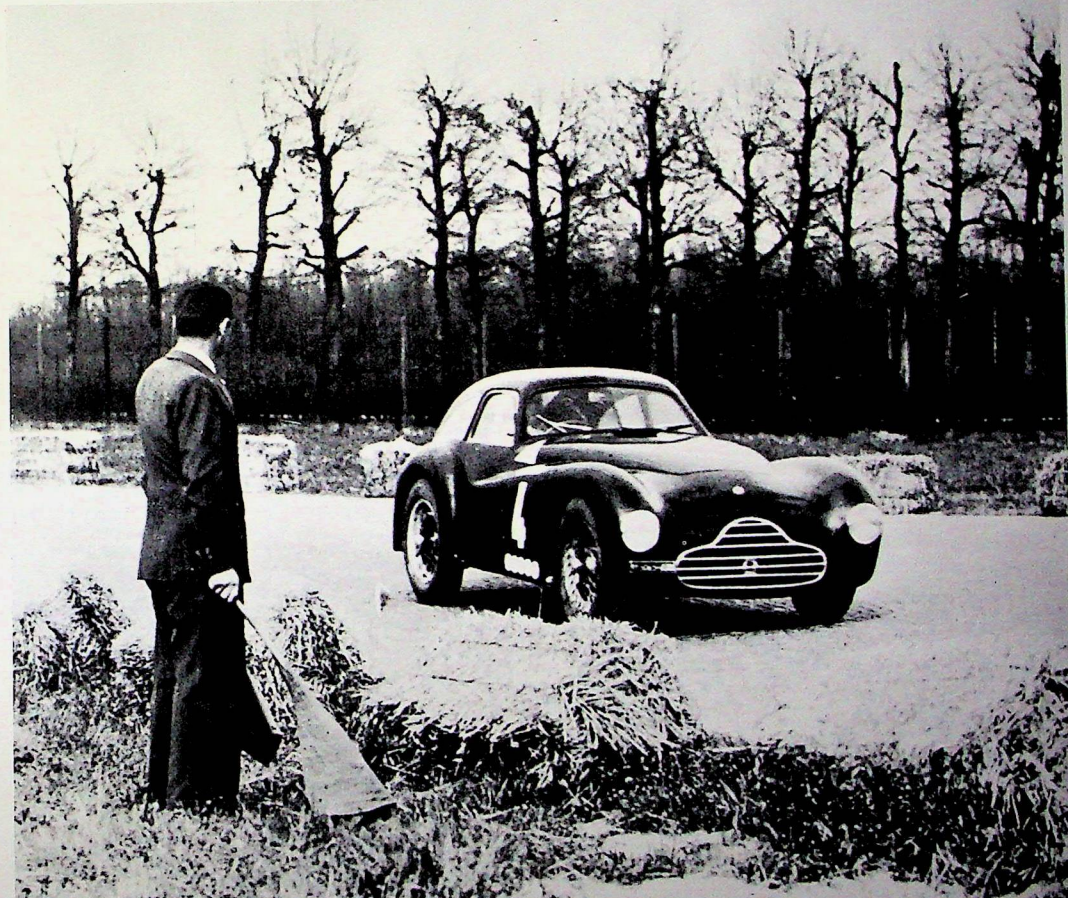
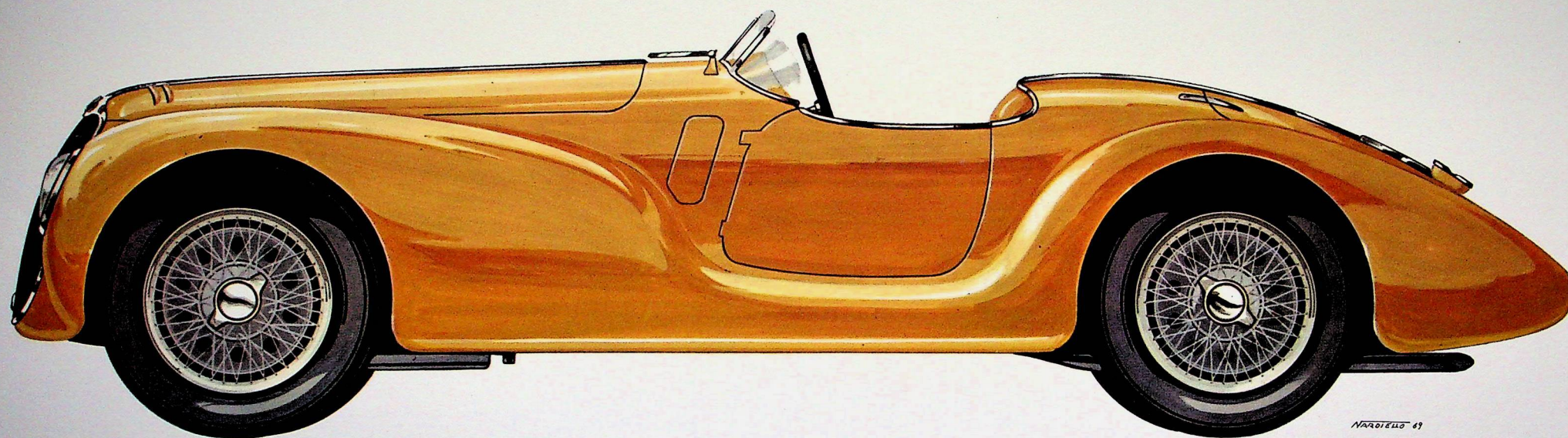
Monoposto Gran Premio Tipo 316 1938

Origine ed evoluzione

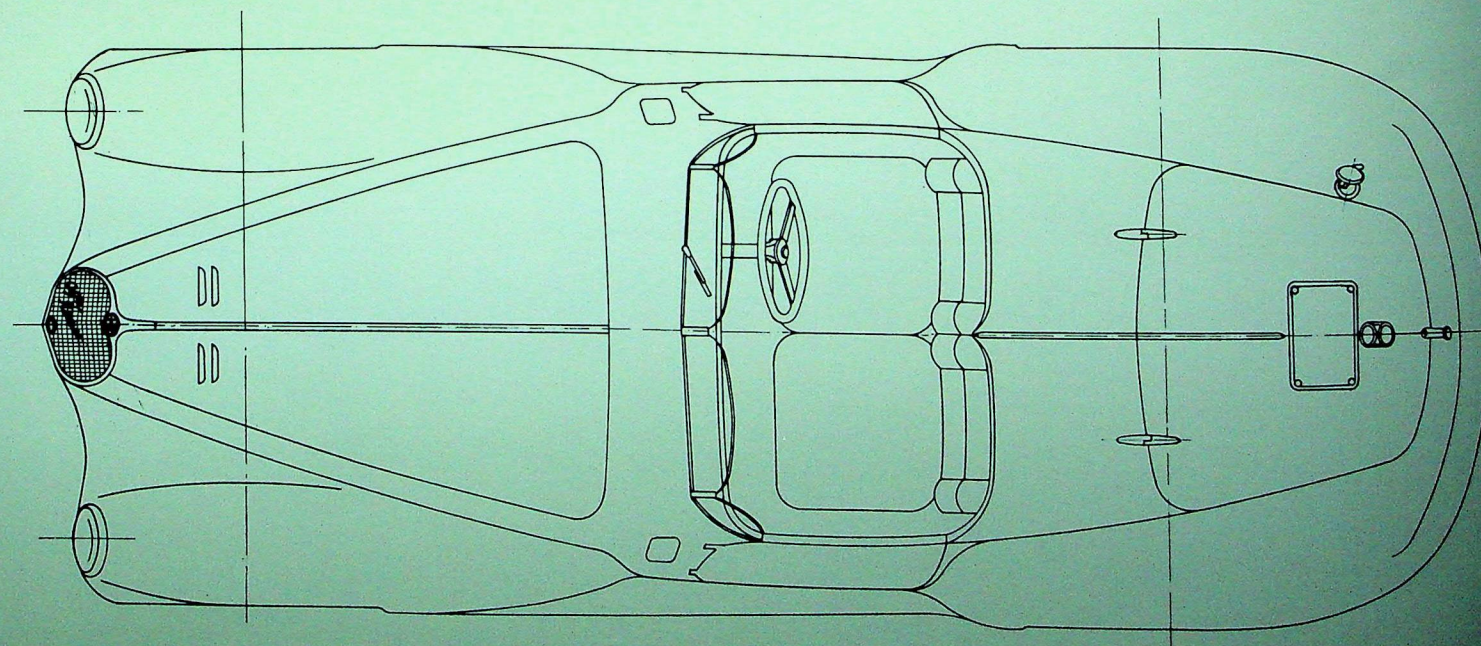
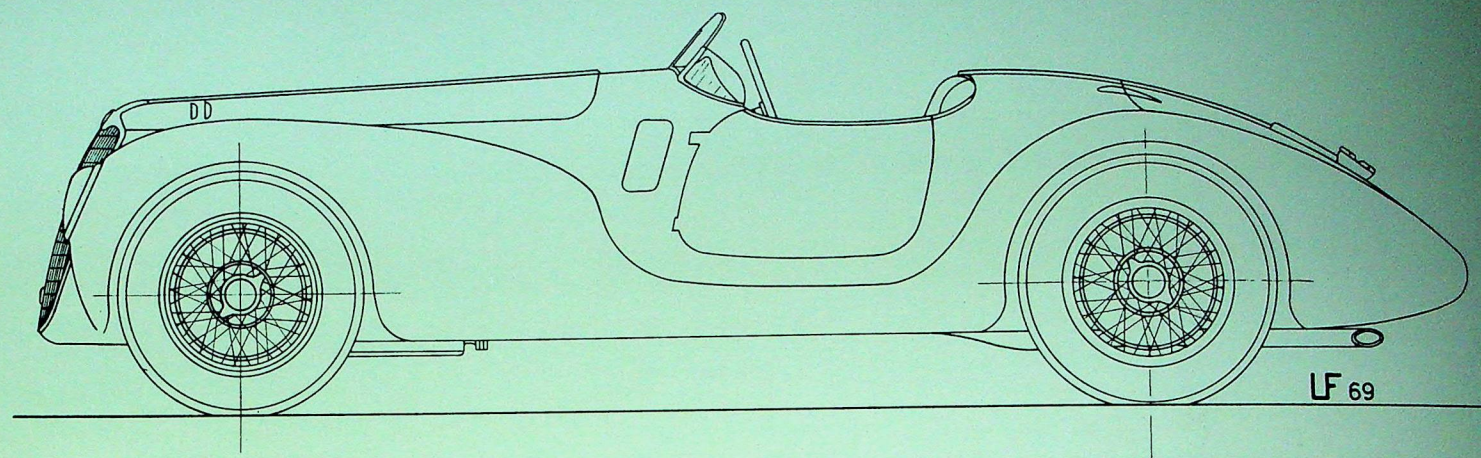
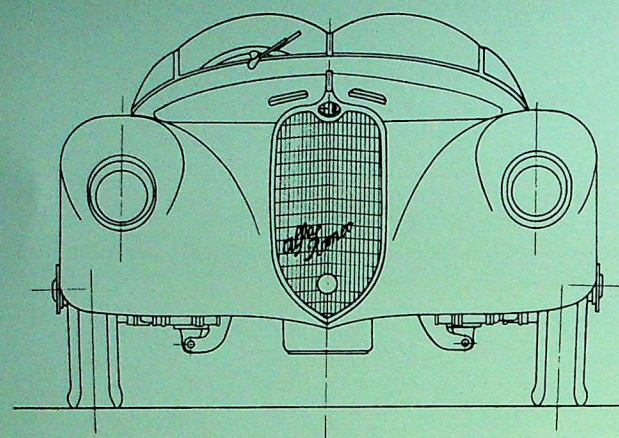
La 6C 2500, entrata in produzione nel 1939 in sostituzione della 6C 2300 B, è il modello che ebbe una vita discretamente lunga a causa degli eventi bellici del 1940-1945; le ultime vetture furono infatti prodotte nel 1952.
Essa derivò dal precedente modello 6C 2300 B variando da questo nel motore per l'alesaggio aumentato da 70 a 72 mm e per l'alimentazione, adottando il carburatore invertito nelle versioni Turismo e Sport e 3 carburatori orizzontali nella versione Super Sport. Al motore venne anche applicato il ventilatore su tutte le sue versioni. Nell'autotelaio vennero perfezionate diverse parti dei gruppi meccanici, ottenendo da questi modelli prestazioni brillanti e sicure.
Il modello Turismo, di mm 3.250 di passo, venne prodotto con carrozzeria Alfa berlina sia a 5 che a 6 posti; anche gli Stabilimenti Farina provvidero a fornire su questo autotelaio eleganti berline a 6 posti adibite come vetture di rappresentanza.
Sul modello Sport di mm 3.000 di passo la carrozzeria Touring eseguì in serie berline e cabriolet a 4 posti del tipo a struttura tubolare con rivestimento in lega leggera. Su questo autotelaio vennero pure eseguite carrozzerie speciali a richiesta da altri carrozzieri.
Del modello Super Sport di mm 2.700 di passo, oltre allo speciale coupé Touring 2 posti, pure prodotto in serie, vennero eseguiti dei cabriolet dalla Castagna e dalla Pininfarina su richiesta della clientela.
Per il Ministero della Difesa nel 1941 venne prodotta la vettura 6C 2500 Coloniale impiegata in Africa e in Russia.
Nel dopoguerra, malgrado le distruzioni provocate dai bombardamenti, venne ripresa la produzione di questo modello nelle versioni Turismo, Sport e Super Sport.
Le uniche varianti apportate rispetto alla produzione pre-bellica furono l'adozione del comando del cambio sotto al volante, l'applicazione di doppi ammortizzatori per ciascuna ruota della sospensione posteriore e la sostituzione della mascherina larga del radiatore con quella stretta. Sull'autotelaio 6C 2500 Sport l'Alfa costruì in serie un'elegante carrozzeria aerodinamica a 5 posti, con struttura metallica saldata al telaio. La vettura fu denominata « Freccia d'Oro » e di questo modello vennero prodotti 680 esemplari.
Sugli autotelai Sport e Super Sport forniti ai carrozzieri esterni vennero costruite dalla Touring e dalla Pininfarina carrozzerie extra serie.
Per le gare della Categoria Sport venne preparata, in pochi esemplari, la 6C 2500 Competizione.

Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 6 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 72 x 100; cilindrata cm³ 2.443; rapporto di compressione 7(S); 8(SS); potenza max CV 95 a 4.600 g/min; CV 110 a 4.800 g/min(SS); CV 125(SS corsa); testa cilindri in lega leggera, smontabile, con camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 90°, con 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione anteriore a catena, rinvio ad ingranaggi elicoidali; basamento in ghisa, incorporato col blocco cilindri; 7 supporti dell'albero motore; alimentazione atmosferica con 1 carburatore invertito doppio corpo(S); con 3 carburatori orizzontali monocorpo (SS, SS corsa); accensione con distributore e bobina; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata; raffreddamento ad acqua con pompa, ventilatore e radiatore; dinamo e motorino.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione monodisco a secco; cambio in blocco col motore; 4 marce sincronizzate e RM; rapporti del cambio: I 3,80, II 2,23, III 1,50, IV 1, RM 3,69 (S, SS 1939); I 3,40, II 2,22, III 1,49, IV 1, RM 3,20 (S, SS 1947); comando a leva centrale (1939); sul volante (1947); ponte posteriore con alberi oscillanti, scatola fissa al telaio; rapporto al ponte 14/61(S); 15/59, o 16/59(SS).
Autotelaio: lungheroni e traverse a scatola, saldati; sospensione anteriore indipendente a parallelogrammi, molle elicoidali racchiuse nei cilindri; sospensione posteriore indipendente, barre di torsione longitudinali; ammortizzatori anteriori idraulici incorporati nei cilindri sospensione; ammortizzatori posteriori telescopici; guida a destra con vite e ruota; sterzo a tiranti indipendenti; freni a tamburo con comando idraulico a pedale sulle 4 ruote e a mano sulle ruote posteriori; ruote a raggi con cerchio in duralluminio; pneumatici 5,50 x 18 (S, SS 1939); 6,50 x 17(S, SS 1947); impianto elettrico a 12 volt.
Carrozzeria: berline, cabriolet, coupé e spider eseguiti da carrozzerie esterne, in serie o a richiesta.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 3.000(S); mm 3.250(S a richiesta); mm 2.700(SS); carreggiata anteriore mm 1.450; carreggiata posteriore mm 1.470; peso della vettura a secco kg 1.370(S berlina o cabriolet); kg 1.550(S berlina Freccia d'Oro); kg 1.350(SS cabriolet); kg 1.270(SS coupé); kg 1.130 (SS spider corsa); capacità serbatoio carburante litri 80(S, SS); litri 135(SS spider corsa); velocità max km/h 155(S); km/h 170(SS); km/h 200(SS spider corsa).

Competizioni e successi

Il debutto sportivo della 6C 2500 avvenne nella corsa di resistenza sulla litoranea Tobruch-Tripoli di 1.500 km nel marzo 1939 con la vittoria assoluta della 2500 Super Sport a oltre 140 km/h di media. Fecero seguito altre vittorie assolute nelle gare: Catania-Etna, Parma-Berceto, 1. Circuito dell'Impero, Sassi-Superga, Stelvio, Colline Pistoiesi, Trofeo Val d'Intelvi, Targa Abruzzo.
Nel 1940 tre vetture 6C 2500 parteciparono al 1. GP Brescia della Mille Miglia classificandosi ai primi quattro posti di categoria e al secondo, quarto, settimo e ottavo posto assoluto.
L'entrata in guerra dell'Italia troncò ogni attività sportiva. Essa venne ripresa nel 1946 e con la 6C 2500 alla salita Sanremo-Poggio dei Fiori, la prima corsa italiana del dopoguerra, con la conquista dei primi tre posti nella classe oltre 1.500. Nel 1947 i clienti si affermarono con vittorie di categoria e mentre Biondetti-Romano vinsero la 14. Mille Miglia con la 8C 2900 senza compressori, Cornaggia-Gurgo Salice con la 6C 2500 furono secondi della classe 3.000.
Nella 15. Mille Miglia del 1948 fu ancora Cornaggia in coppia con Bianchetti che su 6C 2500 conquistò il primo posto nella classe oltre 2.000 e il sesto posto assoluto, mentre nel 1. Giro dell'Umbria il conte Lurani su 6C 2500 vinse il primo assoluto della categoria Turismo a oltre 104 km/h di media.
Lo sportivo Rol in coppia con Richiero nella 16. Mille Miglia del 1948 ottenne il terzo posto assoluto su 6C 2500 Competizione, dietro alle due Ferrari 2000 di Biondetti e di Bonetto. Nella classe oltre 2.000 della categoria Sport giunsero in testa cinque 6C 2500 mentre Venturi e Sanesi ottennero il secondo posto nella categoria Turismo con la 6C 2500.
Nell'annata 1949 segnaliamo la vittoria assoluta nel 18. Circuito di Pescara ed un terzo assoluto nella Coppa delle Dolomiti di Franco Rol con la 6C 2500 Competizione, mentre con lo stesso modello Consalvo Sanesi vinse nel 1950 la 2. Coppa Intereuropa a Monza e i fratelli Bornigia di Roma ottennero il primo posto assoluto alla 34. Targa Florio del 1950.
Nella 17. Mille Miglia dello stesso anno Fangio, pure su 2500 Competizione, ottenne il terzo posto assoluto dietro a due Ferrari 2.340 cm³; la classe Gran Turismo Internazionale fu invece vinta da Schwelm-Colonna e la Turismo di serie da Cornaggia su 2500 Freccia d'Oro. Nel 1950 ricorderemo ancora la vittoria di classe di Bonetto-Bonini nella Panamericana « Mexico » e quella dell'ingegnere Di Stefano al 13. Rallye des Alpes, entrambi su berline 6C 2500 Sport.

La 6C 2500 Super Sport protagonista di molte vittorie in gare di categoria e assolute. Incontrò il consenso della clientela e degli sportivi.

Le quattro 6C 2500 SS che parteciparono alla 2. litoranea Tobruch-Tripoli di 1.500 km, svoltasi il 26 marzo 1939. Boratto-Sanesi si classificarono primi assoluti e Biondetti secondo, mentre Pintacuda si classificò quarto. Tre spider erano con parafanghi normali, quello di Boratto era del tipo ad ala spessa, carrozzato dalla Touring.

La 6C 2500 Sport "Freccia d'Oro", carrozzata dall'Alfa, in corsa sulla salita Como-Lieto Colle del 1948. Guidotti, che la pilotava, conquistò il primo posto della categoria Turismo. Nel 1950 questo modello vinse la categoria Turismo.

La 6C 2500 Competizione (sperimentale) con la quale Sanesi vinse nel 1950 la 2. Coppa Intereuropa a Monza. I fratelli Bornigia, con la stessa vettura, vinsero la 34. Targa Florio, mentre Fangio fu terzo assoluto alla 17. Mille Miglia.

Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport – 1940

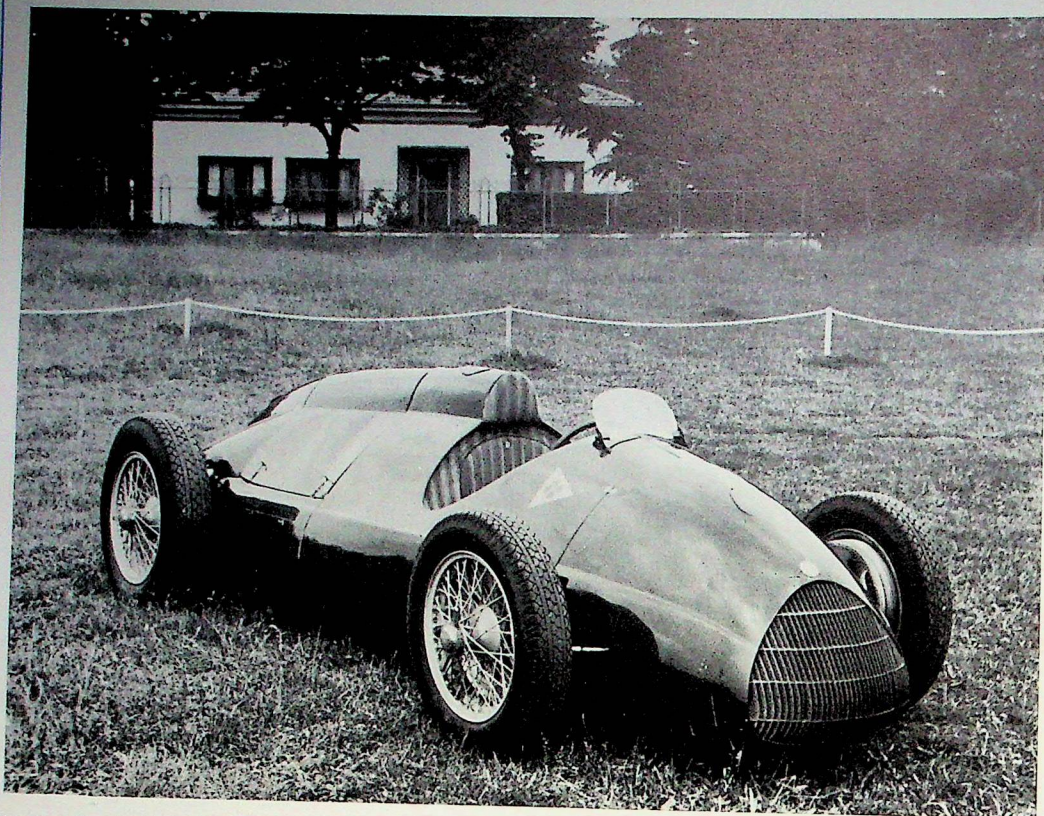
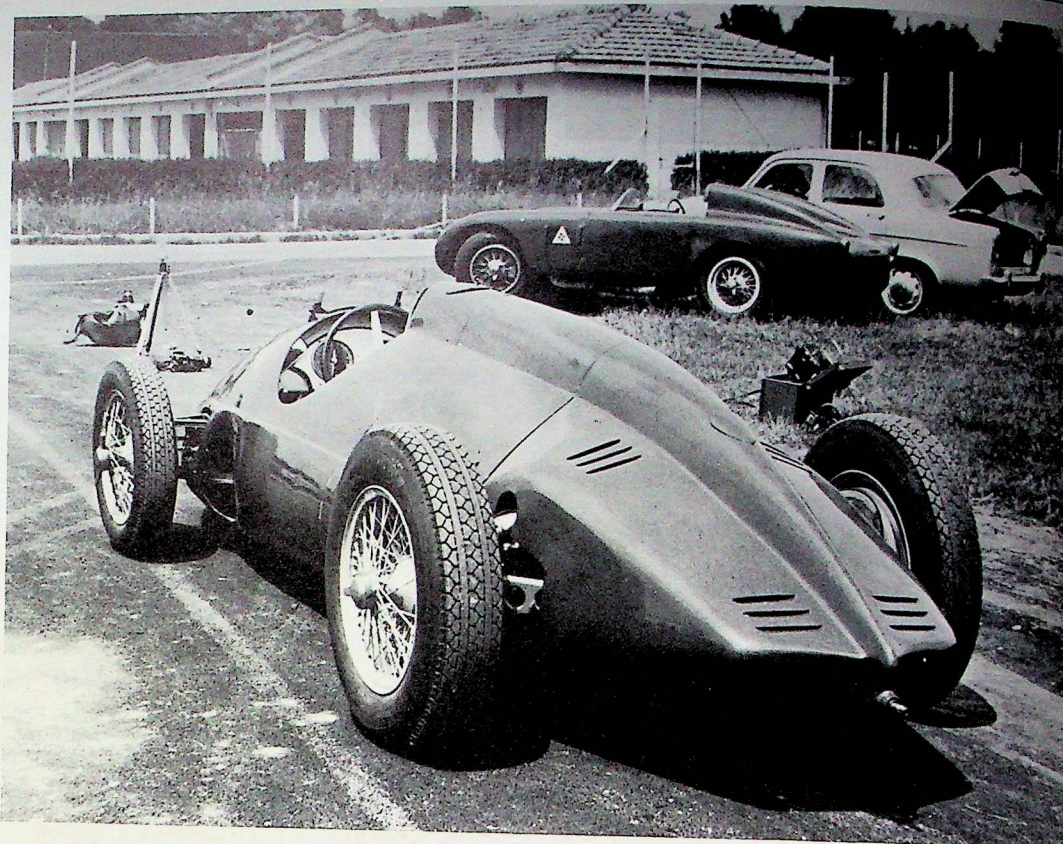
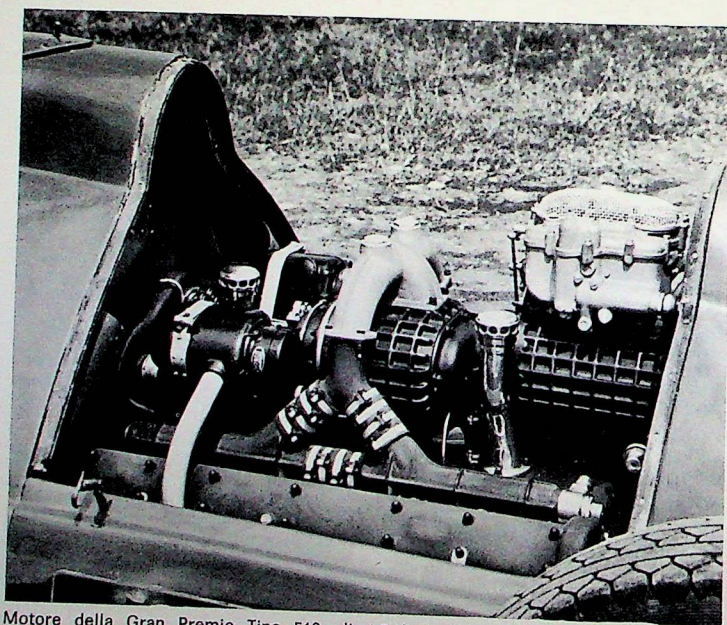
Spider 6C 2500 Super Sport 1940

Origine ed evoluzione

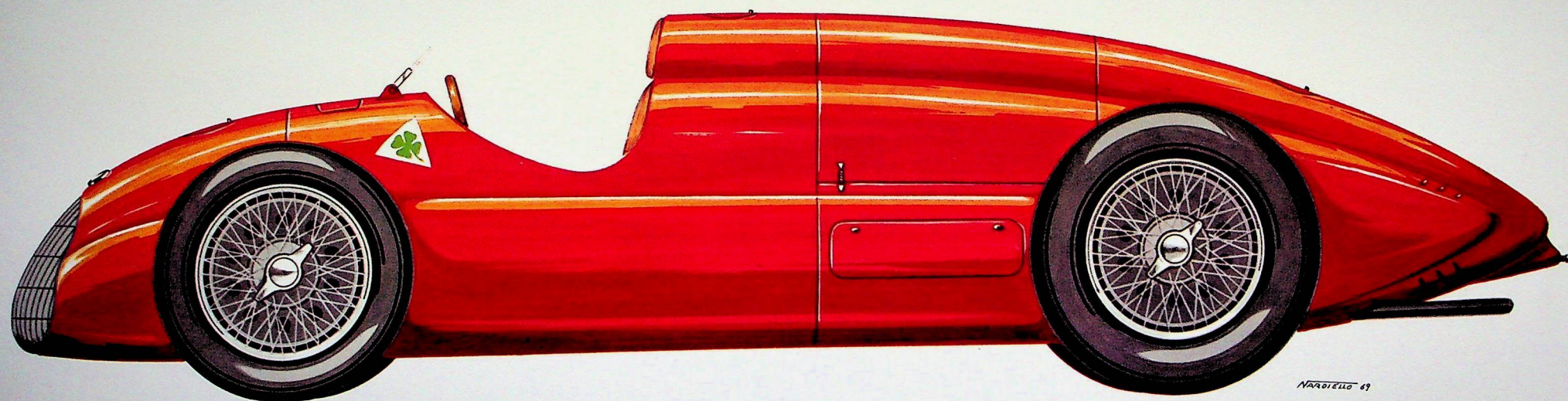
La preparazione della Gran Premio Tipo 512 ebbe inizio nel 1939 dopo la vittoria riportata dalla Mercedes al GP di Tripoli di quell'anno con il suo modello ad 8 cilindri a V di 1.500 cm³, Tipo W 165.
L'Alfa Romeo che con la 158 del 1938, pure di 1.500 cm³, aveva ottenuto fino ad allora sorprendenti vittorie, ritenne importante predisporre lo studio di una vettura che fosse in grado di affrontare con sicurezza in avvenire i concorrenti della stessa classe.
Le soluzioni introdotte in questo modello furono di avanguardia per la sua epoca, cioè: motore a 12 cilindri contrapposti (il primo nella storia delle auto da corsa), alimentazione sotto pressione a due stadi, motore montato posteriormente sulla vettura; cambio in blocco col motore e col ponte posteriore; sospensione anteriore a quadrilateri trasversali con molleggio a barre di torsione longitudinali; sospensione posteriore con assale De Dion e stabilizzatore trasversale, con molleggio pure a barre di torsione longitudinali; freni a 3 ceppi; telaio con travi longitudinali a sezione ovale; serbatoio del carburante situato nel baricentro della vettura per eliminare le differenze di assetto a pieno carico ed a vuoto.
Le prove al banco del motore diedero una potenza iniziale di 335 CV a 8.600 g/min. Un prototipo fu ultimato nel 1940 e il peso a secco fu di 710 kg. Durante gli esperimenti effettuati sull'autostrada, successivi a una prima messa a punto, vennero raggiunti i 270 km/h. Nel 1941 venne preparato un altro prototipo ulteriormente migliorato. Le vicende belliche e i conseguenti spostamenti dei reparti sperimentali lontano dalle Officine del Portello impedirono di continuare le prove per rendere questo prototipo completamente efficiente.
La situazione economica creatasi nel dopoguerra con le distruzioni provocate dai bombardamenti, non consentì la ripresa in esame della 512. Le monoposto Tipo 158, ricuperate e rese efficienti dopo le peripezie del periodo bellico, permisero di riprendere subito l'attività agonistica della Casa del Portello, eseguendo continuamente su tale modello migliorie e innovazioni che le permisero di conservare la supremazia nelle competizioni sino al 1951, quando l'Alfa Romeo smise di correre nei Gran Premi.

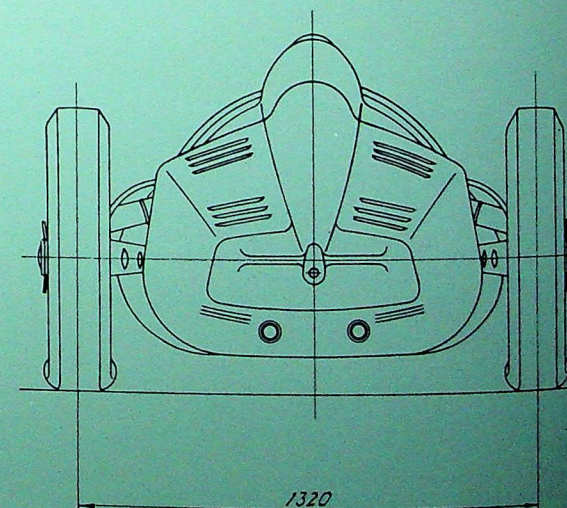
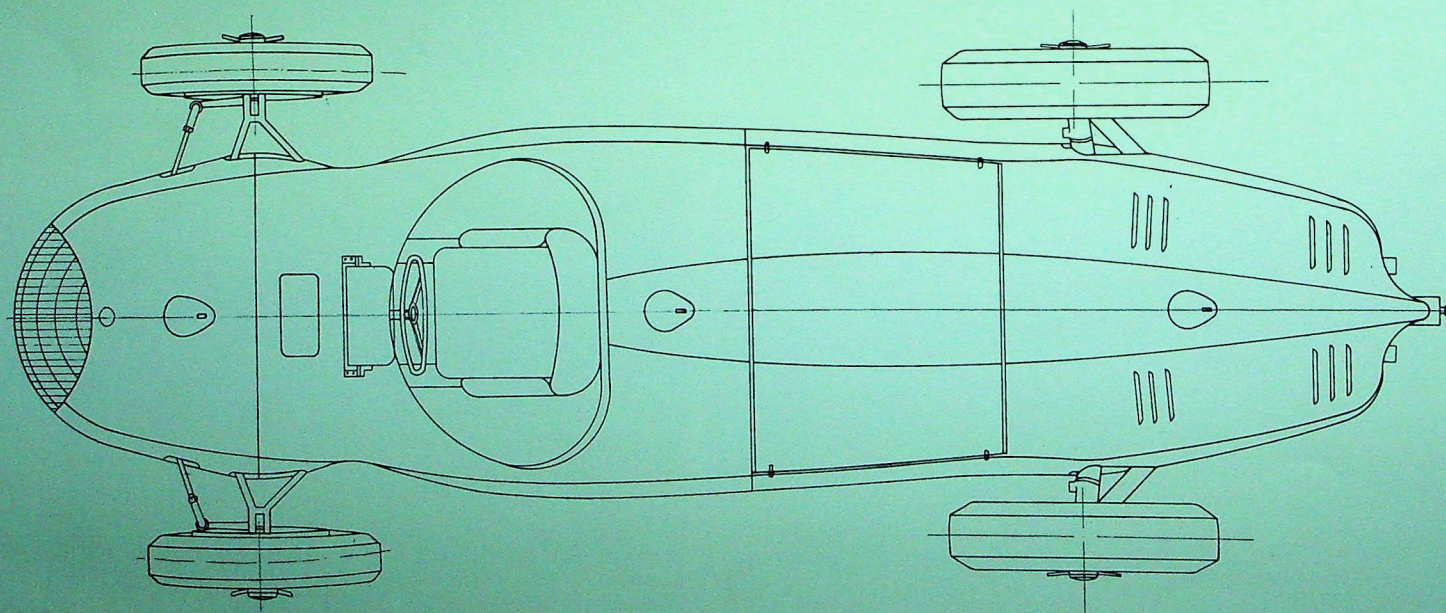
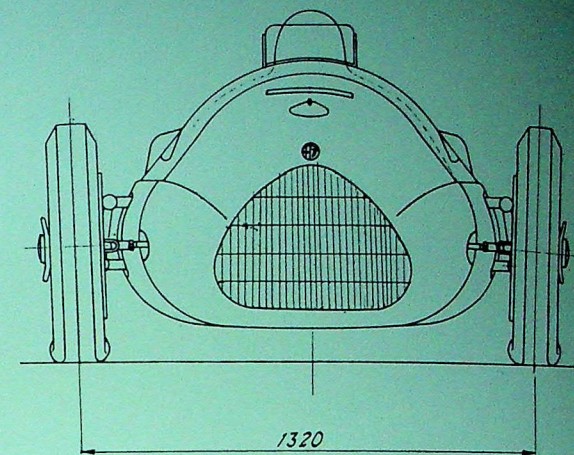
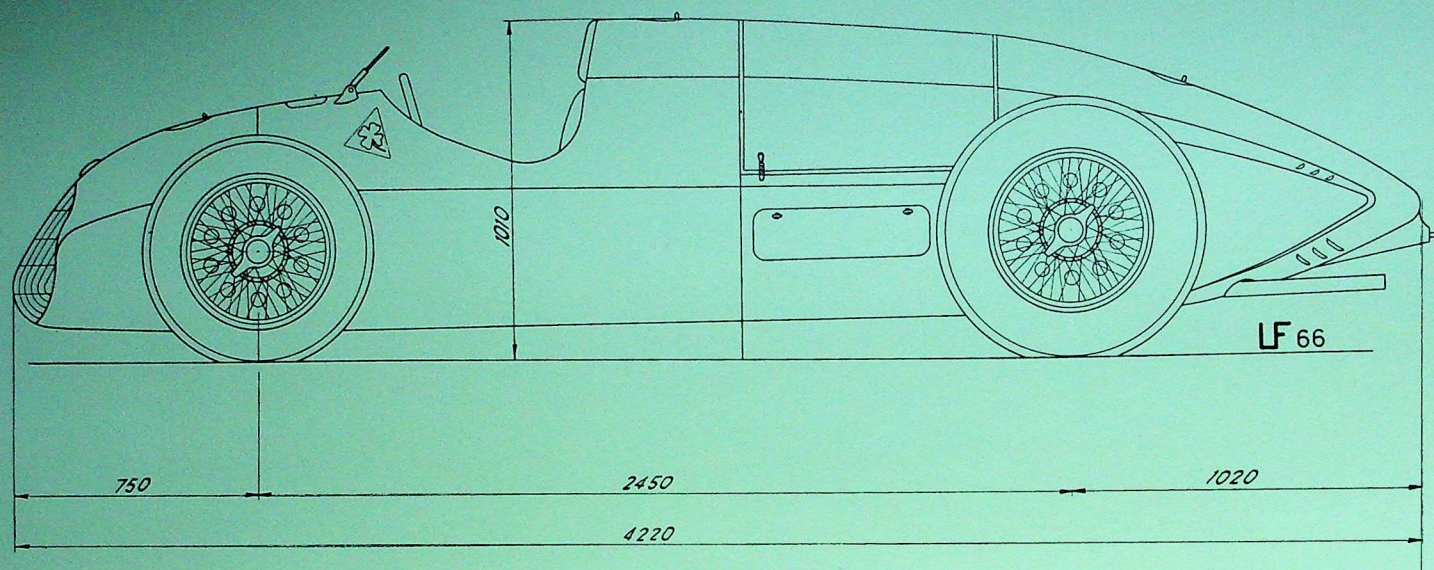
Scheda tecnica

Motore: posteriore a 4 tempi; 12 cilindri, a due gruppi di 6, contrapposti; alesaggio e corsa mm 54 x 54,2; cilindrata cm³ 1.490; rapporto di compressione 6,6; potenza max CV 335 a 8.600 g/min; testa cilindri in lega leggera, smontabile, con camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, in testa, inclinate: aspirazione 45°, scarico 50°30'; 4 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con interposizione di bilancieri a dito, molle a spillo; comando distribuzione a ingranaggi cilindrici, anteriore; basamento in electron, in corpo col monoblocco cilindri, canne smontabili; 8 supporti dell'albero motore; albero antivibratore; alimentazione sotto pressione, con compressori a due stadi a 2 lobi; 1 carburatore a triplo corpo invertito; accensione con 2 magneti da 6 cilindri; candele inclinate nella camera di scoppio; lubrificazione a pressione con 1 pompa di mandata e 2 pompe di ricupero, radiatore d'olio; raffreddamento ad acqua con pompa di mandata e radiatore.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a secco a dischi multipli; cambio a 5 marce avanti e RM; scatola solidale col ponte; rapporti del cambio: I 2,40, II 1,55, III 1,22, IV 1,04, V 0,96, RM 2,13; comando del cambio laterale; ponte posteriore ad assi snodati; scatola del ponte e cambio fissa al telaio; rapporto al ponte 12/39.
Autotelaio: lungheroni e traverse tubolari, saldate; sospensione anteriore indipendente a quadrilateri trasversali, barre di torsione longitudinali; sospensione posteriore con assale De Dion, stabilizzatore elastico e puntoni posteriori convergenti; ammortizzatori telescopici e a frizione, anteriori e posteriori; guida al centro con vite e settore; sterzo a tiranti indipendenti; freni a tre ceppi a tamburo, con comando idraulico a pedale sulle 4 ruote; freno a mano sulle ruote posteriori; ruote a raggi tangenti con cerchio in duralluminio; pneumatici anteriori 5,25 x 17, posteriori 7,00 x 18.
Carrozzeria: monoposto, in lega leggera, tipo Gran Premio.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.450; carreggiata anteriore mm 1.320; carreggiata posteriore mm 1.310; peso della vettura a secco kg 710; capacità del serbatoio carburante litri 200; capacità del serbatoio lubrificante litri 30; velocità max km/h 270.

Prove ed esperienze

Il motore della 512 fu il primo esemplare a 12 cilindri contrapposti costruito dall'Alfa Romeo, e il primo applicato su una vettura da corsa. Tuttavia per le monoposto 12C 36 e 12C 37 erano già stati costruiti motori a 12 cilindri a V di 60°. La 512 fu anche la prima Alfa con motore alimentato con compressori a due stadi. Fu appunto su questo motore che furono affrontati i primi esperimenti con pressioni elevate e con temperature della miscela mai riscontrate prima d'allora. Di qui i problemi di tenuta dei compressori, di raffreddamento dei punti caldi nel circuito dell'acqua, delle sollecitazioni meccaniche dei vari organi per l'aumentato regime del motore.
L'impiego del ponte De Dion su questo prototipo, se beneficiò delle prove precedentemente sperimentate su una monoposto 158, obbligò tuttavia a effettuare una serie di prove su strada in quel tempo non sempre possibili, per avere indicazioni esatte sul comportamento generale della vettura in corsa.
Le limitate prove eseguite sulla pista di Monza e sull'autostrada non permisero pertanto ai piloti che guidarono questo prototipo di esprimere un giudizio completo sulle sue possibilità di essere subito impiegata nelle competizioni senza una più approfondita messa a punto.
A impedire ulteriori esperimenti intervenne l'acuirsi delle operazioni belliche e il conseguente sfollamento dei reparti sperimentali da Milano. Dopo il conflitto le ridotte disponibilità economiche, lo stato deplorevole delle Officine Alfa Romeo e la ridotta attività agonistica non consentirono di stabilire un programma per la revisione e la messa a punto della 512. Essa rimane tuttavia un documento validissimo di concezioni tecniche d'avanguardia.

La Gran Premio Tipo 512 vista da tre-quarti davanti. Vettura di 1.500 cm^3 studiata nel 1939 con soluzioni d'avanguardia.

La Gran Premio Tipo 512 vista da tre-quarti dietro. Prima vettura costruita dall'Alfa nel 1939 con motore posteriore.

Motore della Gran Premio Tipo 512, di 1,5 litri. E' stato il primo motore a 12 cilindri contrapposti e uno dei primi costruiti con alimentazione a due stadi.

La Gran Premio Tipo 512 in una delle prime uscite sull'autostrada. Piloti e tecnici si consultano sul comportamento della vettura dopo una prova.

Alfa Romeo Gran Premio Tipo 512 – 1940

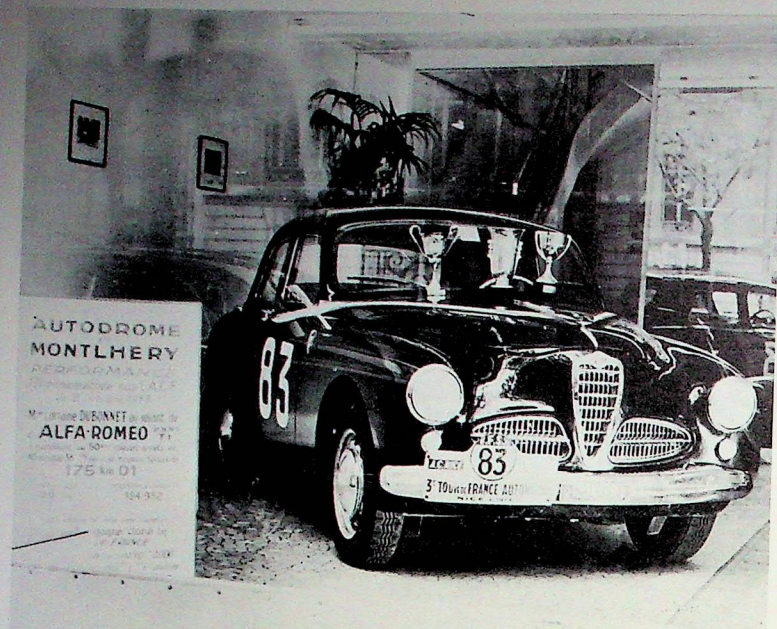
Vettura 512

Origine ed evoluzione

La 1900, presentata ufficialmente al pubblico al Salone di Parigi nell'ottobre 1950, fu la prima vettura Alfa Romeo di serie a scocca integrale col telaio. Essa fu concepita con caratteristiche tali da poter affrontare con possibilità di successo i mercati nazionali ed esteri. L'impostazione scelta fu la vettura di tipo medio con brillanti prestazioni, moderna e razionale sia nell'esercizio che nella manutenzione, che permettesse l'acquisto a un più vasto numero di clienti, tenuti finora lontani dalle vetture munite del marchio Alfa più dall'appariscenza dei suoi modelli che dal loro valore economico. La nuova vettura doveva essere un mezzo qualificato di trasporto più che un segno di distinzione di una classe di acquirenti. La 1900 segnò infatti tra gli altri pregi anche quello di essere alla portata di tutte le classi sociali medie.
Il motore a 4 cilindri conservò la struttura classica dei motori Alfa Romeo con doppio albero distribuzione e camera di scoppio emisferica; la disposizione dei gruppi meccanici sul telaio fu quella tradizionale ad eccezione della guida che per la prima volta fu posta a sinistra. La forma della carrozzeria, che fu oggetto di studi e prove al tunnel, con la sua linea esterna semplice e funzionale, caratterizzò la tendenza italiana di quel periodo.
Il peso della vettura a secco risultò notevolmente ridotto rispetto ai precedenti modelli con carrozzeria separata dal telaio. Un risparmio nei costi fu realizzato impiegando gruppi e accessori prodotti da Case specializzate; anche i tempi di produzione vennero ridotti adottando le moderne tecniche di lavorazione e di assemblaggio. Fu appunto con questa vettura che la Casa milanese iniziò il montaggio « a catena ».
Questo modello ebbe diverse versioni: la berlina normale; la berlina TI (Turismo Internazionale); la Sprint, fornita come autotelaio ai carrozzieri esterni, sia con passo corto (mm 2.500) che con passo lungo (mm 2.630 uguale alla berlina). Nel 1954 la 1900 fu rilanciata nella versione Super e Super Sprint, con la cilindrata portata da 1.884 a 1.975 cm³. Sul modello Super Sprint vennero eseguite carrozzerie particolari, tra le quali le BAT di Bertone. Nel 1951 venne preparata per il Ministero della Difesa la 1900 M una vettura da ricognizione a 4 ruote motrici; il suo motore utilizzava molte parti della 1900 normale.

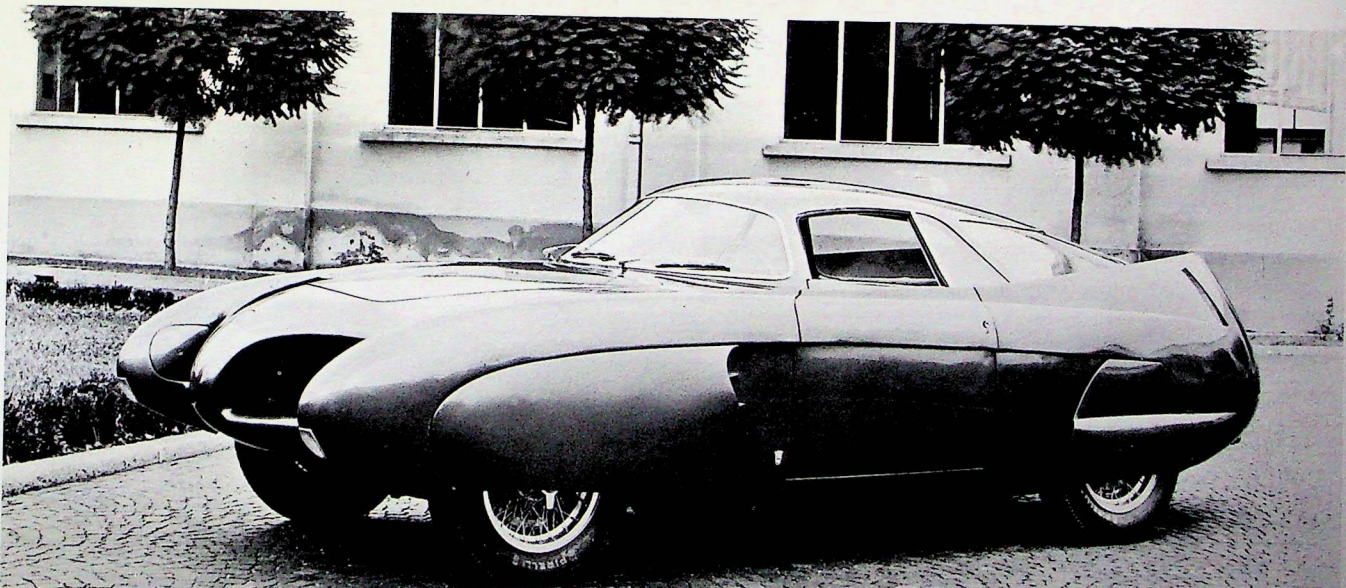
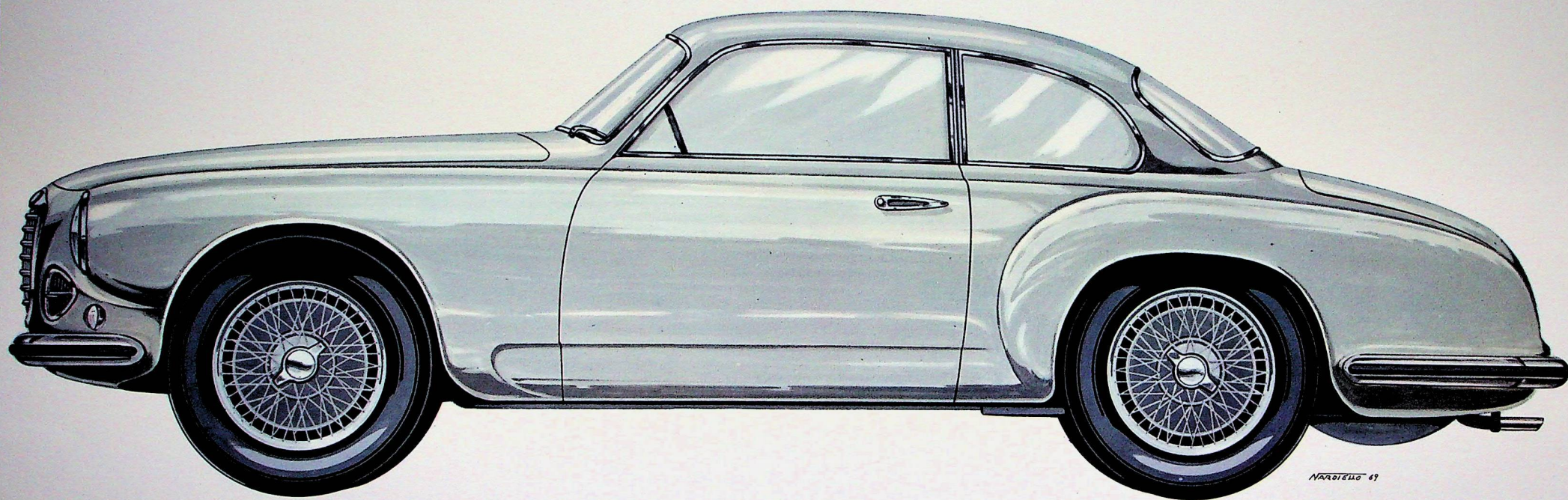
Scheda tecnica

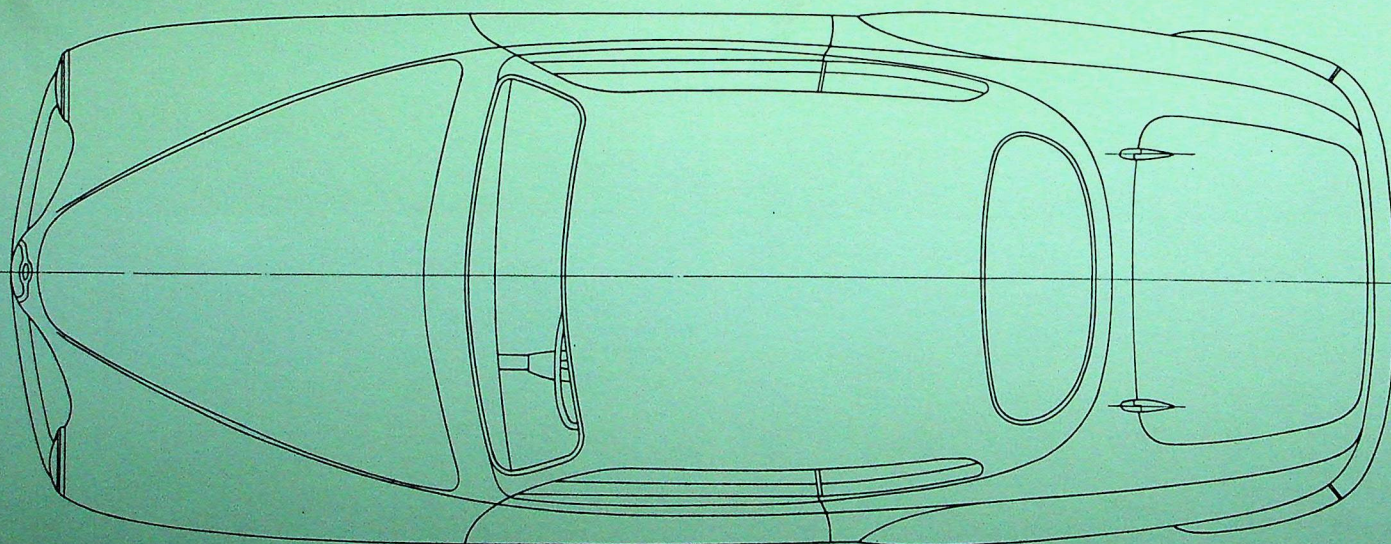
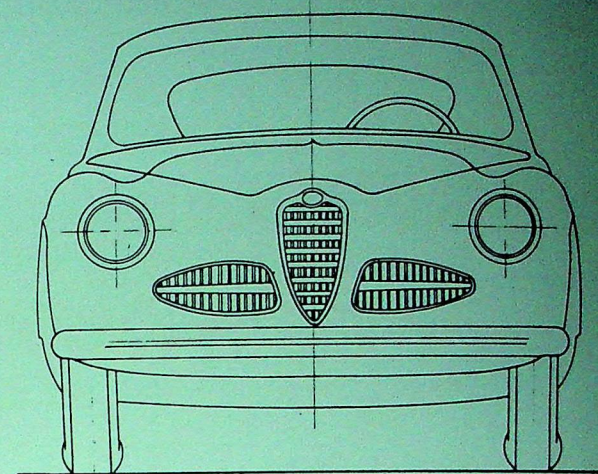
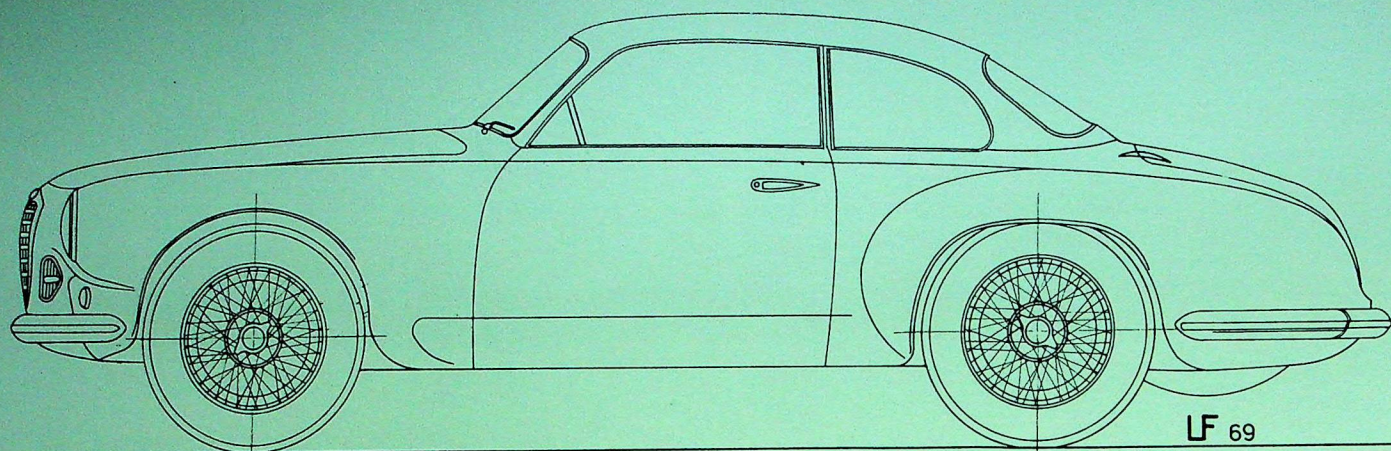
Motore: anteriore a 4 tempi; 4 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 82,55 x 88 (1950-'53); mm 84,5 x 88 (1953-'58); cilindrata cm³ 1.884 (1950-'53); cm³ 1.975 (1953-'58); rapporto di compressione 7,5 (berlina); 7,75 (TI, Sprint); 8 (TI Super, S Sprint); potenza max CV 90 a 5.200 g/min (berlina); CV 100 a 5.500 g/min (TI, S); CV 115 a 5.500 g/min (TI S, SS); testa cilindri in lega leggera, smontabile, con camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 90°, con 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione con rinvio e 1 catena (1950-'53); con 2 catene (1953-'58); basamento in ghisa incorporato col blocco cilindri; 5 supporti dell'albero motore; alimentazione atmosferica con 1 carburatore invertito monocorpo (berlina); a doppio corpo (TI, S); con 2 carburatori invertiti doppio corpo (TI S, SS); accensione con distributore e bobina; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata; raffreddamento ad acqua con pompa, ventilatore e radiatore; dinamo e motorino.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione monodisco a secco; cambio in blocco col motore; 4 marce sincronizzate e RM (berlina, TI, S); 5 marce sincronizzate e RM (SS); rapporti cambio a 4 marce: I 3,28, II 2,19, III 1,48, IV 1, RM 3,60; rapporto cambio a 5 marce: I 2,56, II 1,72, III 1,26, IV 1, V 0,85, RM 3,06; comando sotto il volante; ponte posteriore tipo rigido, con scatola in lamiera; rapporto al ponte 10/41.
Autotelaio: telaio integrale in lamiera stampata; sospensione anteriore con molle elicoidali e quadrilateri trasversali; sospensione posteriore con molle elicoidali, triangolo superiore e puntoni; ammortizzatori telescopici anteriori e posteriori; guida a sinistra con vite globoidale e rullo; sterzo con tiranti indipendenti; freni a tamburo con comando idraulico a pedale sulle 4 ruote e a mano sulle ruote posteriori; ruote a disco con feritoie (berlina, TI); ruote a raggi con cerchio in duralluminio (S, SS); pneumatici 165 x 400 o 6,00 x 16; impianto elettrico a 12 volt.
Carrozzeria: berline (costruzione Alfa); coupé e cabriolet eseguiti da Touring e Pininfarina in serie e a richiesta da altri carrozzieri.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.630 (berlina, TI, SS Lungo); mm 2.500 (S, SS); carreggiata anteriore mm 1.320; carreggiata posteriore mm 1.325; peso della vettura a secco kg 1.100 (berlina, TI); kg 1.000 (coupé S, SS); kg 1.100 (cabriolet S, SS); capacità serbatoio carburante litri 53; velocità max km/h 150 (berlina); km/h 160 (berlina S); km/h 170 (TI, cabriolet S, SS); km/h 180 (TI S, coupé S, SS).

Competizioni e successi

Le qualità sportive delle Alfa Romeo costruite per il turismo e per l'attività quotidiana sono state compendiate per la 1900 nello slogan « la macchina di famiglia che vince le corse ». Le gare alle quali partecipò questo modello nella versione Turismo (1900 berlina e TI) e in quella Gran Turismo (1900 Sprint) le permisero di dimostrare che queste qualità sportive non dovevano considerarsi le sue prerogative principàli, bensì la sicurezza di marcia, l'economia nell'uso e la durata d'esercizio. Validissimi furono pertanto gli altri slogan come: « la guida anche la mamma », « costa poco a mantenerla », « la casa nel baule », « il freno che protegge ». In essa furono applicati i progressi meccanici sperimentati in precedenza dalla Casa sulle piste di tutto il mondo.
La 1900 nelle diverse versioni fu il modello che creò una schiera di appassionati che partecipò, per divertimento o per volontà di competere, a manifestazioni sportive come rallyes, corse in salita, di regolarità o di velocità e dimostrò come i risultati sportivi conseguiti hanno importanza nella valorizzazione del prodotto. I successi riportati dalla sua entrata sul mercato sino al 1958 sono veramente imponenti. Già nel 1952 prese parte alla Mille Miglia affermandosi nelle diverse classi. Segnaliamo qui di seguito i vari successi. 1953: i primi dieci posti della categoria Turismo nella Mille Miglia, terzo assoluto al Giro di Sicilia, primo di categoria alla Stella Alpina e al 3. Giro di Francia. 1954: primo di categoria alla 5. Carrera Panamericana, nel Giro automobilistico d'Italia e primo assoluto nel 4. Giro di Francia. 1955: primo di categoria al Giro di Sicilia, alla Mille Miglia, 6 vittorie assolute nei rallyes in Francia, e 1 in Belgio, Finlandia, Spagna, Egitto. 1956: oltre a molte vittore di categoria nelle gare in salita e locali, in Italia e all'estero, 6 vittorie assolute ai rallyes in Italia, Francia, Norvegia, Portogallo, primo assoluto nelle 6 Ore di S. Cloud in Francia. 1957: affermazioni assolute nei rallyes in Francia, in Spagna, in Portogallo, nella Carrettera Argentina, nel Premio Montana e nella Carrera Caracas-Cumana-Caracas in Venezuela, 35 vittorie di categoria tra le quali il Giro di Sicilia, le 12 Ore di Reims, l'Eifel, il Tour de Corse. 1958: primo assoluto al Rallye del Prado in Messico, secondo assoluto al 9. Rallye del Sestrière.
Essa permise ai possessori di continuare ad affermarsi nella classe 2.000, mentre da qualche anno la Giulietta raccoglieva allori nella classe inferiore.

La 1900 TI che partecipò al 3. Giro di Francia del 1953 vincendo la categoria 2.000 cm^3, pilotata dalla signorina Lorraine Dubonnet. Sulla pista di Montlhéry girò a quasi 195 km/h.

La 1900 Sprint partecipante alla 19. Mille Miglia, svoltasi il 3-4 maggio 1952, con Sanesi alla guida, classificatosi settimo nella categoria Gran Turismo.

Una squadra di vetture 1900 Super partecipò alla 5. Carrera Panamericana svoltasi nell'ottobre del 1954. Consalvo Sanesi si classificò primo nella categoria Turismo europeo.

La 1900 Super Sprint con carrozzeria speciale Bertone, denominata BAT 5. Essa venne esposta al Salone dell'Auto di Torino del 1953 e venne costruita in esemplare unico. Su questo autotelaio Bertone costruì anche la BAT 7 nel 1954 e la BAT 9 nel 1955, anche questi modelli in esemplari unici.

Alfa Romeo 4C 1900 Sprint – 1951

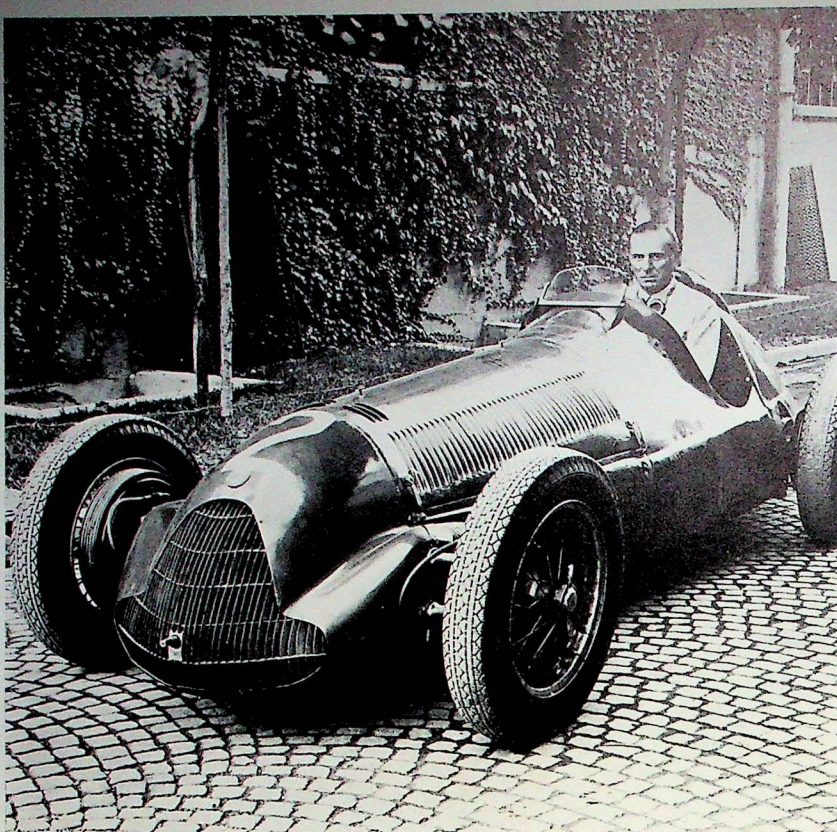
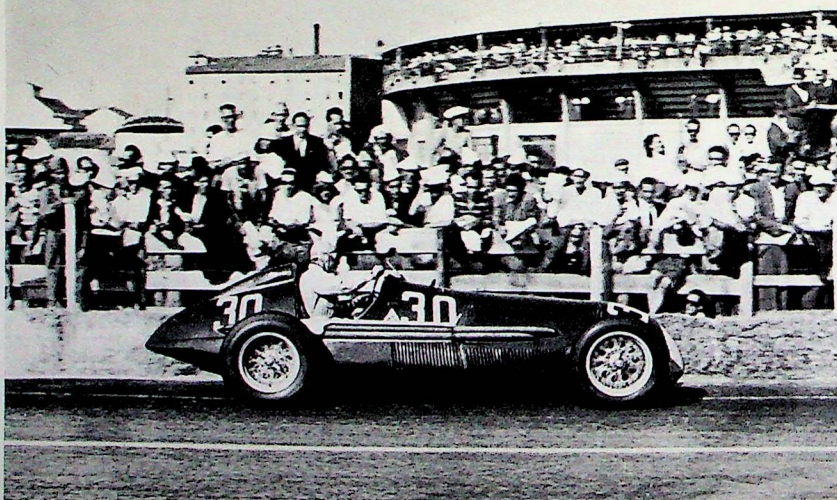
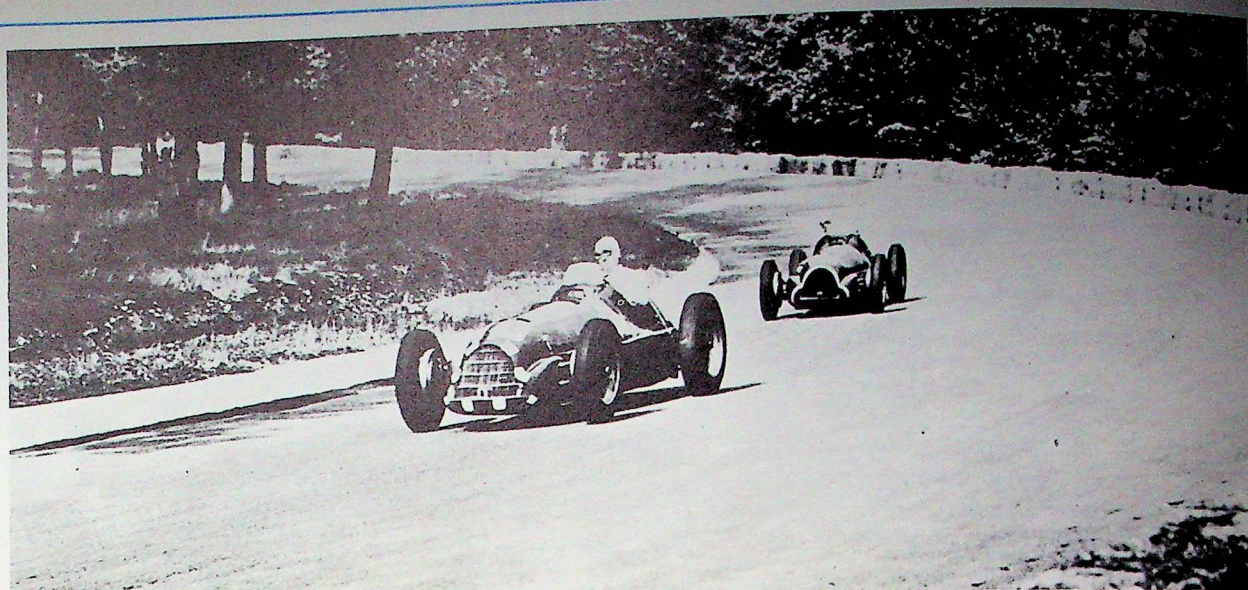
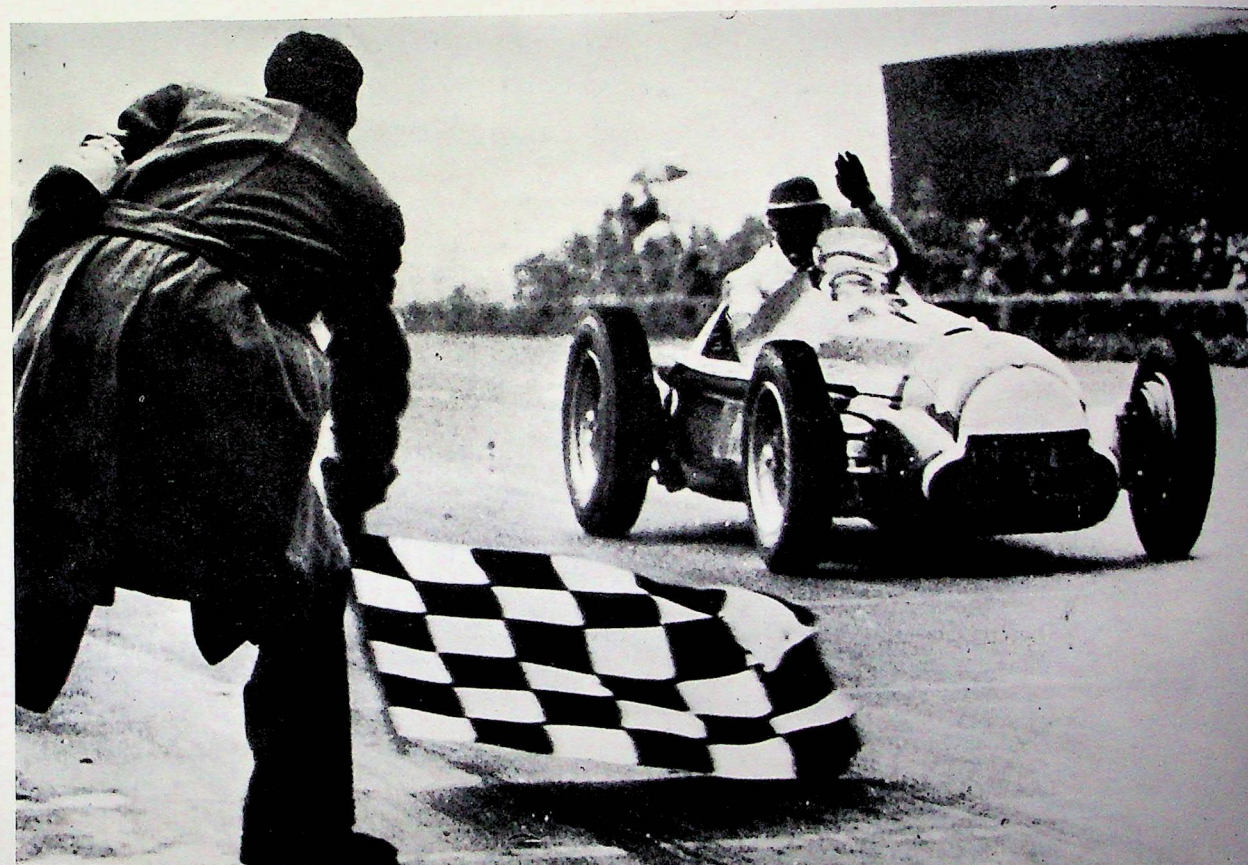
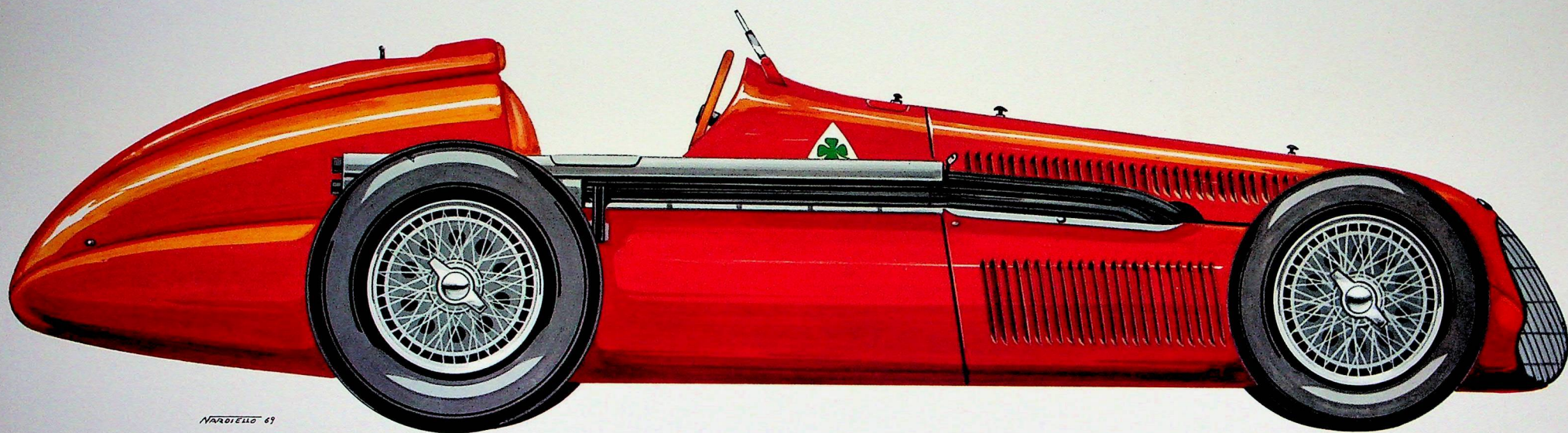
Coupé 1900 Super Sprint

Origine ed evoluzione

La 159 fu la versione che concluse il lungo vittorioso periodo di vita dell'« Alfetta 158 », nata nel 1938 con un motore che erogava 195 CV e che dopo l'applicazione dell'alimentazione a due stadi salì progressivamente fino a raggiungere i 450 CV, pari a una potenza di 300 CV/litro. Questa vettura da Gran Premio riuscì a portare un validissimo contributo al progresso dell'automobilismo, stabilendo il ponte di passaggio dalla concezione tecnica impostata nel periodo anteguerra rispetto a quella odierna determinatasi dopo il 1951. Durante il periodo bellico 1940-'45 l'Alfa Romeo si trovò nella necessità di portare al sicuro le vetture sperimentali e da corsa. Con la ripresa nel 1946 dell'attività agonistica essa provvide ad applicare sui motori 158 l'alimentazione a due stadi; eseguita inizialmente con una soluzione di fortuna si poté passare dai 225 CV del 1940 a una potenza di 255 CV. Per le gare del 1947 e del 1948 la potenza venne incrementata mediante un ridimensionamento dei compressori del 1. e 2. stadio; il sistema di raffreddamento venne ulteriormente migliorato e una più efficiente accensione venne ottenuta applicando due speciali magneti a 4 cilindri invece di uno a 8 cilindri; con tali varianti si arrivò a una potenza di 275 CV a 7.500 g/min. Nel 1949 l'Alfa Romeo non prese parte alle corse di formula; essa si dedicò ad apportare alla 158 altre modifiche. La potenza venne portata a 350 CV a 8.500 g/min, i freni vennero maggiorati, la frizione a dischi multipli fu rinforzata, gli ingranaggi del cambio e del ponte furono ricostruiti con dentatura raccordata sul fondo. Con questi miglioramenti la 158 riprese a correre nel 1950 e le fu facile mantenere la supremazia sugli avversari concludendo l'annata con la conquista del Campionato del mondo.
Per il 1951 la potenza del motore fu portata a 425 CV a 9.300 g/min, con punte di 450 CV a 9.500 g/min, dopo una serie di interventi per eliminare i fenomeni di carattere termico nella regione della camera di scoppio. Il retrotreno venne sostituito con la soluzione tipo De Dion ad assale rigido. Il telaio venne rinforzato e i serbatoi aumentati per ottenere la capacità di 250 litri. La carrozzeria assunse una forma più larga per contenere la presa dinamica e i serbatoi.
Con queste varianti la vettura partecipò alle corse nel 1951 con la nuova denominazione « 159 » aggiudicandosi per la seconda volta il Campionato del mondo.

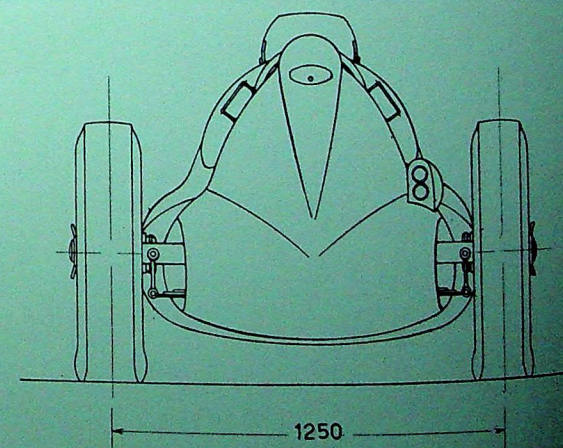
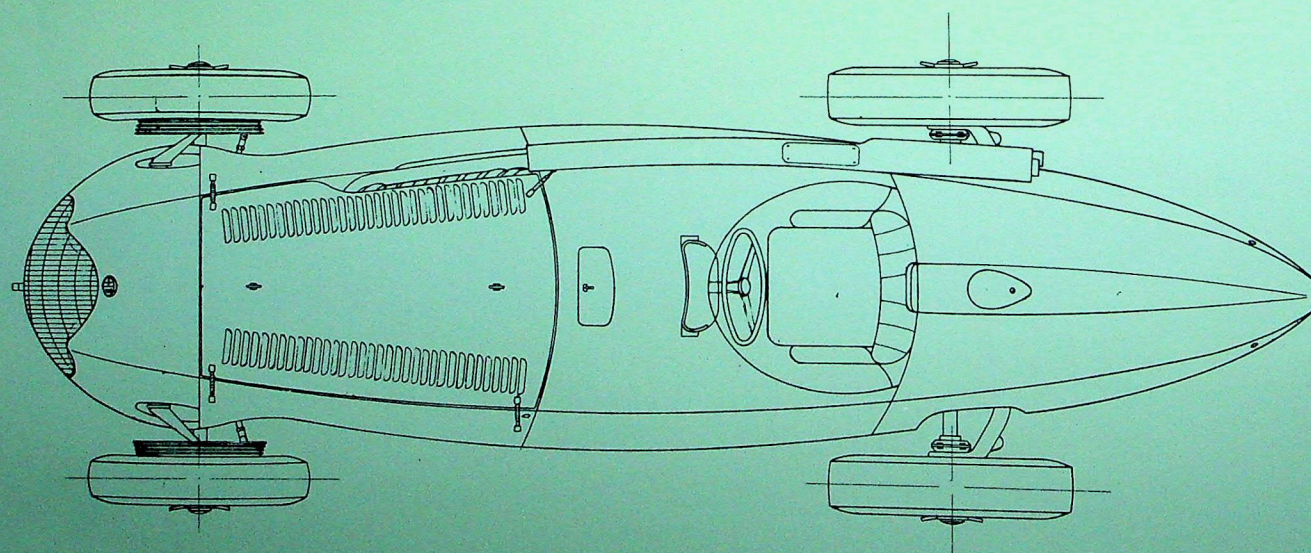
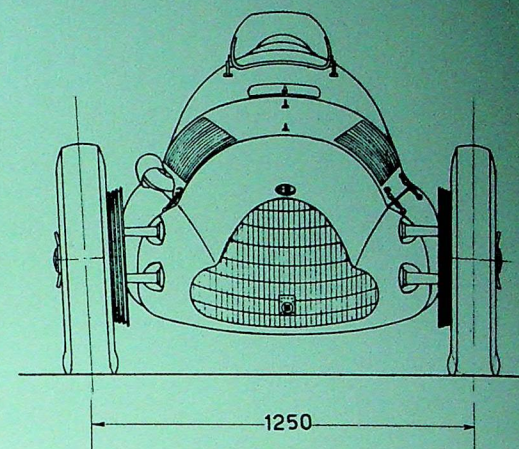
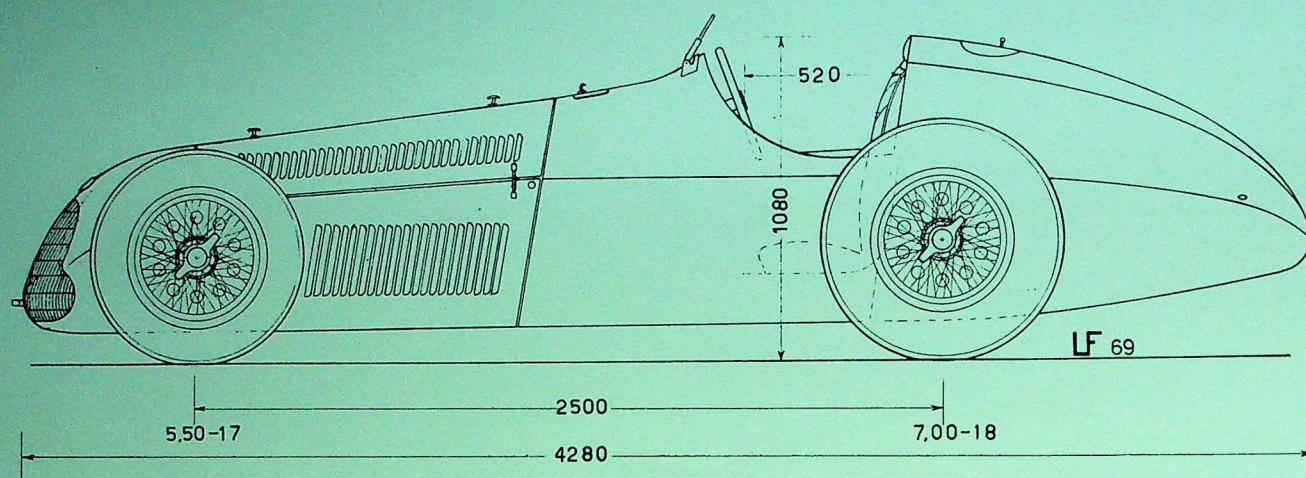
Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 8 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 58 x 70; cilindrata cm³ 1.479; rapporto di compressione 6,5; potenza max CV 255 a 7.500 g/min (1946); CV 275 (1947-'48); CV 350 a 8.500 g/min (1948-'50); CV 425 a 9.300 g/min (1951); biblocco in lega leggera con canne avvitate; testa cilindri in corpo coi biblocchi; camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 100°, con 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con piattelli e scodellini regolabili; comando distribuzione a ingranaggi su rullini, anteriore; basamento e coppa in electron; 9 supporti dell'albero motore; alimentazione sotto pressione con compressore a due stadi a 2 lobi; 1 carburatore a triplo corpo invertito, con presa aria dinamica; accensione con 2 magneti orizzontali; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata e di ricupero, radiatore d'olio; raffreddamento ad acqua con pompa e radiatore.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a secco, a dischi multipli; cambio a 4 marce avanti e RM; scatola solidale col ponte; rapporti del cambio: I 2,39, II 1,66, III 1,28, IV 1, RM 2,30; comando del cambio laterale; ponte posteriore con alberi oscillanti (1946-'50); ponte posteriore ad assi snodati (1951); scatola del ponte e cambio fissa al telaio; rinvio del ponte a rapporti variabili.
Autotelaio: lungheroni tubolari e traverse in lamiera, saldate; sospensione anteriore indipendente a parallelogrammi longitudinali, con balestra trasversale; sospensione posteriore indipendente, con balestra trasversale (1946-'50); sospensione posteriore con assale De Dion, triangolo superiore e puntoni longitudinali (1951); ammortizzatori telescopici e a frizione, anteriori e posteriori; guida al centro con vite e settore; sterzo a tiranti indipendenti; freni a tamburo con comando idraulico a pedale sulle 4 ruote; freno a mano sulle ruote posteriori; ruote a raggi tangenti con cerchio in duralluminio; pneumatici anteriori 5,50 x 17; posteriori 7,00 x 18.
Carrozzeria: monoposto, in lega leggera, tipo Gran Premio.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.500; carreggiata anteriore e posteriore mm 1.250; peso della vettura a secco kg 700 (1946-'50); kg 710 (1951); capacità dei serbatoi carburante: posteriore litri 150, laterale litri 35 (1946-'50); litri 75 (1951); totale litri 185 (1946-'50); totale litri 225 (1951); serbatoio lubrificante, laterale, litri 18; velocità max km/h 290 (1946-'50); km/h 305 (1951).

Competizioni e successi

Terminato nel 1945 il conflitto mondiale, l'Alfa Romeo poté subito disporre delle sue vetture Gran Premio in perfetta efficienza. Già nel GP di Saint Cloud del giugno 1946, iscrisse due 158 che purtroppo dovettero ritirarsi per il bloccaggio a caldo del porta-cuscinetto della frizione. Al successivo GP di Ginevra conquistò i primi tre posti assoluti. Anche a Torino e a Milano, le 158, tutte alimentate con compressore a doppio stadio, vinsero facilmente. Con le stesse 158 del 1946 l'Alfa Romeo iniziò nel 1947 la serie delle vittorie conquistando il GP di Svizzera, il GP d'Europa a Spa, il GP di Bari, il GP d'Italia.
Nel 1948, durante le prove del GP d'Europa a Berna, Achille Varzi rimase vittima di un incidente mortale. Malgrado la grave perdita, l'Alfa non si ritirò vincendo la corsa per merito di Trossi. Per il GP di Francia l'Alfa Romeo impiegò i motori più potenti; Wimille ottenne la vittoria, seguito da Sanesi e da Alberto Ascari. Wimille vinse anche il GP d'Italia a Torino e il GP dell'Autodromo a Monza.
L'Alfa Romeo, astenutasi nel 1949 dalle corse, riprese a parteciparvi nel 1950. La squadra dei piloti fu rinnovata dopo la scomparsa di Wimille e di Trossi; Fangio e Fagioli insieme con Farina formarono la nuova compagine denominata dei « tre F ». Fangio iniziò le sue vittorie con la 158 vincendo a Ospedaletti il GP di Sanremo. Il GP d'Europa a Silverstone fu invece vinto da Farina; Fangio vinse poi a Monaco, a Spa, a Reims, a Ginevra e a Pescara. Farina vinse ancora il GP di Svizzera e di Bari e concluse il 1950 con la vittoria a Silverstone e a Monza conquistando il titolo di Campione del mondo.
Nel 1951, dopo la gara del Daily Express a Silverstone, sospesa per un furioso temporale, Fangio sulla nuova 159 vinse il GP di Svizzera, e i GP d'Europa a Reims, d'Inghilterra, di Germania e di Bari, mentre Farina ottenne la vittoria all'Ulster e a Spa, al GP d'Italia e a Goodwood. Fangio con una splendida vittoria a Barcellona concluse l'annata dimostrando la priorità della 159 e vincendo il Campionato del mondo. L'Alfa Romeo ritenne giunto il momento di ritirarsi dalle gare di formula per dedicarsi alla produzione di serie.

La Gran Premio Tipo 158 con motore a due stadi impiegata dopo il conflitto mondiale. Achille Varzi, primo assoluto al GP di Torino e secondo al Circuito di Milano, su vettura 158 da 225 CV.

La Gran Premio Tipo 158 al GP d'Italia svoltosi a Milano il 7 settembre 1947 sul perimetro della Fiera Campionaria. Vinse il conte Felice Trossi, seguito da Varzi, Sanesi e da Gaboardi.

La Gran Premio Tipo 158 al GP dell'Autodromo di Monza, svoltosi il 3 settembre 1950. Nino Farina vinse il campionato del mondo 1950.

La Gran Premio Tipo 159 al Daily Express International Trophy, svoltosi il 5 maggio 1951. Nella foto, Fangio, che vinse il campionato del mondo 1951.

Alfa Romeo Gran Premio Tipo 159 – 1951

Monoposto Gran Premio Tipo 159 1951

LA 6C 3000 CM 1952-1953

Origine ed evoluzione

Questo modello sportivo ebbe la sua origine dal prototipo 6C 3000 impostato nel 1948 per sostituire la 6C 2500, adottando sistemi di costruzione più moderni e meno costosi. Un motore spinto di questo modello, che forniva una potenza di 168 CV a 6.000 g/min, era già stato montato nel 1950 su una vettura 6C 2500 Competizione e aveva partecipato alla 17. Mille Miglia con Sanesi, ritiratosi a Ferrara. Nel 1952, dopo le prove del « Disco volante 3000 », sul quale fu montato un motore che forniva una potenza di 230 CV a 6.000 g/min, vennero costruiti 6 autotelai 6C 3000 CM con motore maggiorato a 3500 cm³. Su quattro autotelai vennero montate carrozzerie coupé carrozzate da Colli per partecipare nel 1953 alla 20. Mille Miglia e ad altre gare di resistenza. Al basamento del motore da 3 litri si poté aumentare l'alesaggio dei cilindri da mm 82,55 a 87; la corsa fu portata da mm 92 a 98 ottenendo una cilindrata di 3.495 cm³. Per l'alimentazione vennero adottati 6 carburatori orizzontali; si sostituì il distributore d'accensione con un magnete orizzontale e venne aggiunta una seconda pompa di ricupero olio.
Il motore così modificato fornì al banco una potenza di 246 CV a 6.500 g/min. Esso venne montato su un telaio tubolare a trave centrale; per il cambio si adottò quello a 5 marce montato in precedenza sulla 6C 3000 C50 della Mille Miglia del 1950. Per la sospensione anteriore venne impiegata quella costruita per il modello 6C 3000, mentre per la parte posteriore venne studiato il ponte a semiassi snodati e venne realizzata una sospensione con assale De Dion. Per le gare del 1953 si riuscì a ottenere dal motore 275 CV a 6.500 g/min.
Questo coupé dimostrò ottime possibilità competitive nella categoria Sport. Su uno degli autotelai costruiti venne montata una carrozzeria spider, di Colli, che fornì migliori prestazioni del coupé. Su questo spider vennero sostituiti i freni a tamburo con i freni a disco, davanti e dietro. Questo modello si trova ora nel Museo dell'Alfa Romeo ad Arese.
Due dei sei autotelai 6C 3000 CM impiegati per le gare, dopo una revisione generale con la sostituzione di particolari che li rese pienamente efficienti, vennero utilizzati per costruirvi carrozzerie di lusso: nel 1954 venne eseguito un coupé da Boano di Torino; un altro coupé costruito da Pininfarina nel 1955 esiste tuttora presso un amatore del Colorado in USA.

Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 6 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 87 x 98; cilindrata cm³ 3.495; rapporto di compressione 8,2; potenza max CV 246 a 6.500 g/min (1952); CV 275 a 6.500 g/min (Mille Miglia 1953); testa cilindri in lega leggera, smontabile, con camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 90°, con 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con interposizione di bicchierini a bagno d'olio; comando distribuzione anteriore a 2 catene silenziose; basamento in ghisa incorporato col monoblocco cilindri; 7 supporti dell'albero motore; alimentazione atmosferica con 6 carburatori orizzontali monocorpo; accensione con magnete orizzontale; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con 1 pompa di mandata e 2 pompe di ricupero, radiatore d'olio; raffreddamento ad acqua con pompa e radiatore; dinamo e motorino d'avviamento.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione a secco a dischi multipli; cambio in blocco col motore; 5 marce avanti e RM; comando a cloche; rapporti del cambio: I 2,21, II 1,54, III 1,19, IV 1, V 0,86, RM 2,60; ponte posteriore ad assi snodati; scatola fissa al telaio; differenziale autobloccante; rapporti al ponte 10/37, 11/41.
Autotelaio: telaio tubolare a trave centrale; sospensione anteriore indipendente a quadrilateri trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice; sospensione posteriore con assale De Dion, molle elicoidali, stabilizzatore trasversale e puntoni di reazione inclinati verso l'avanti; ammortizzatori telescopici, anteriori e posteriori; guida a sinistra con vite globoidale e rullo; sterzo a tiranti indipendenti; freni a tamburo con comando idraulico a pedale sulle 4 ruote (corse del 1953); freni a disco, anteriori e posteriori (spider Merano 1953); freno a mano meccanico, sulle ruote posteriori; ruote a raggi tangenti con cerchio in duralluminio; pneumatici 6,50 x 16.
Carrozzeria: coupé 2 posti o spider 2 posti, in lega leggera, eseguiti dalla carrozzeria Colli (1953); coupé Boano (1954); coupé Pininfarina (1955).
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.250; carreggiata anteriore e posteriore mm 1.310; peso della vettura a secco kg 960 (coupé); kg 930 (spider); capacità del serbatoio carburante litri 200 (coupé); litri 110 (spider); capacità del serbatoio lubrificante litri 8; velocità max km/h 250.

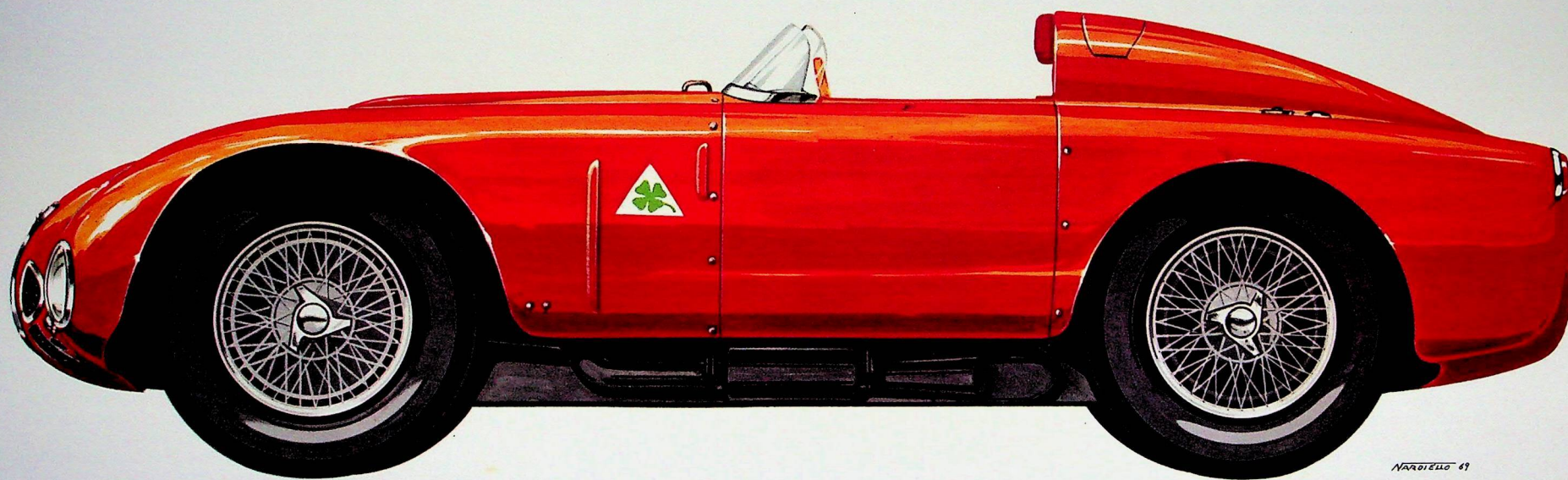
Competizioni e successi

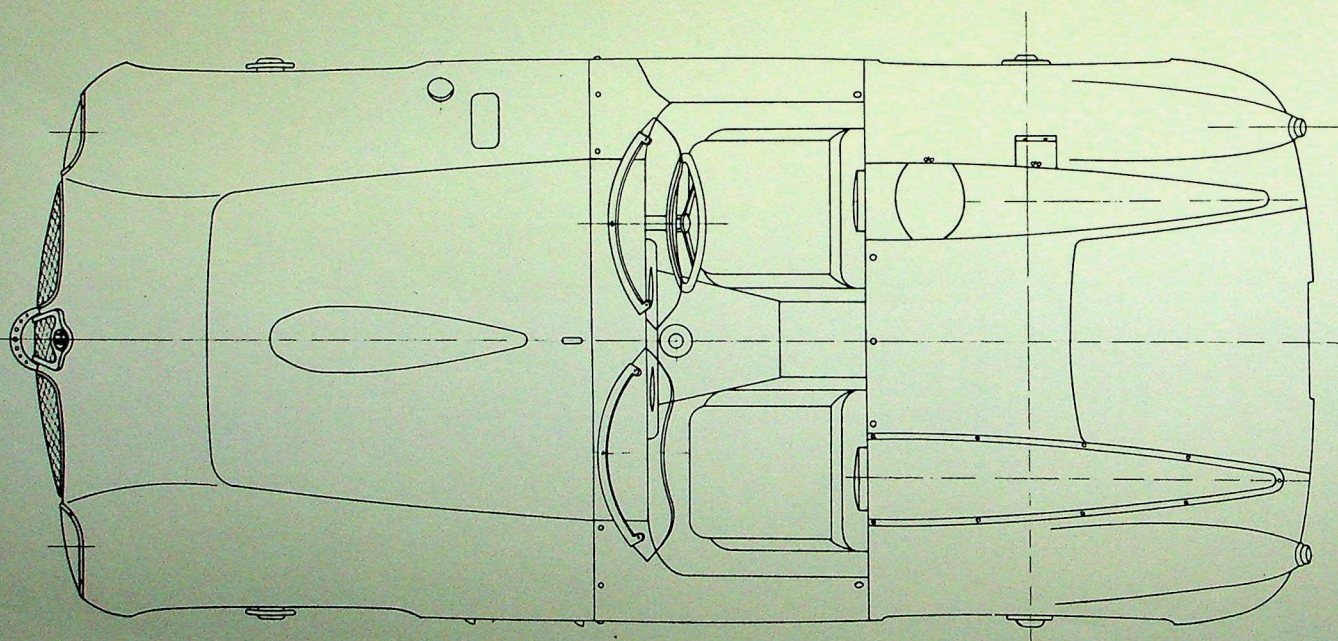
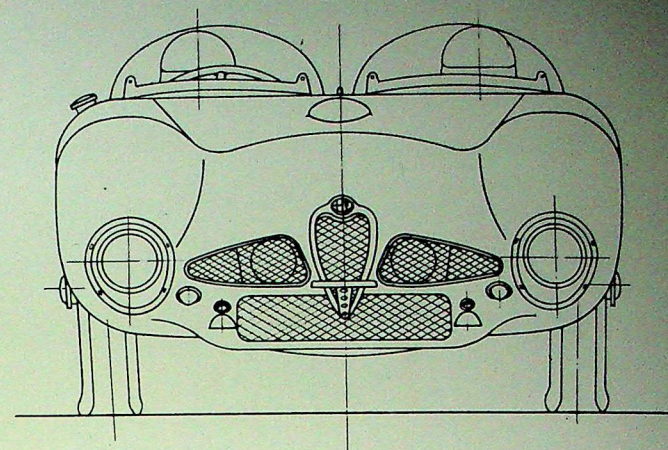
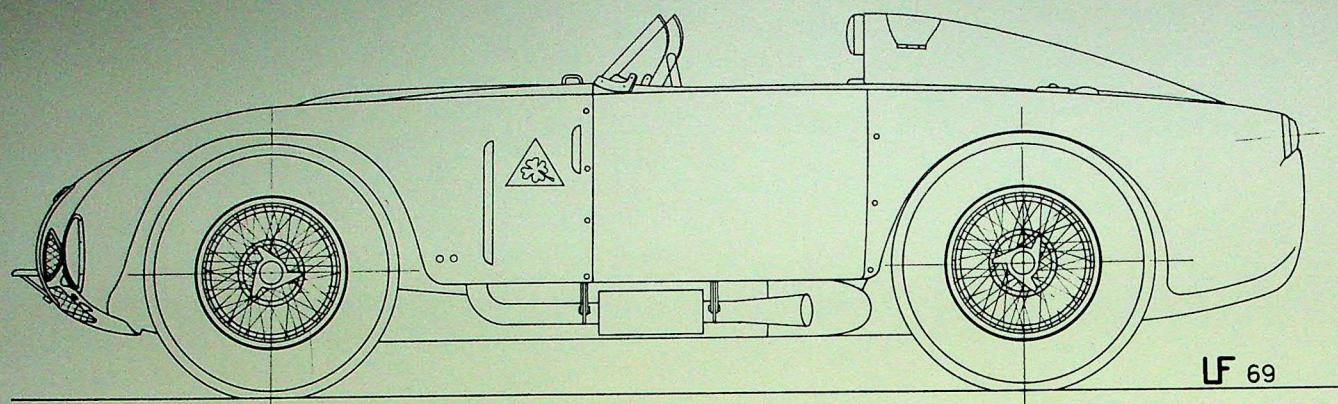
Il debutto della 6C 3000 CM, denominato in quel periodo anche « Disco volante », avvenne alla 20. Mille Miglia del 1953 con la partecipazione ufficiale di tre vetture pilotate da Manuel Fangio, Karl Kling e Consalvo Sanesi. La Casa del Portello ritornò alle competizioni nella categoria Sport dopo la parentesi del 1952. Essa esordì con questo nuovo modello dopo un'intensa preparazione.
Quella durissima gara rivelò nella 6C 3000 CM un mezzo veloce e potente, tanto che Sanesi riuscì a imporre una decisa condotta di gara mantenendo il primo posto assoluto da Brescia fino a Pescara a 175,768 km/h di media. Ritiratosi per guasto meccanico, lo sostituì Kling che giunse primo assoluto a Roma. Fermatosi Kling, prese il comando della gara Fangio che lo conservò fino a Firenze quando, rilevato un indurimento della guida che gli impediva di manovrare in curva, riuscì tuttavia a classificarsi secondo assoluto a quasi 140 di media.
Per le 24 Ore di Le Mans furono approntate tre vetture coupé 3000 CM, per le quali erano previsti buoni piazzamenti, in quanto le stesse erano pilotate dagli equipaggi Fangio-Marimon, Kling-Riess e Sanesi-Carini, ma sfortunatamente una dopo l'altra verso la metà della gara queste cedettero allo sforzo.
In previsione della 1.000 Chilometri del Nürburgring, la squadra dell'Alfa, con tre 6C 3000 CM, iniziò le prove su quel circuito, ma in seguito a uscita di strada del pilota Kling, rinunciò alla competizione.
Alla successiva 24 Ore di Spa prese parte una sola vettura coupé 6C 3000 CM pilotata da Fangio-Sanesi, ma anche in questa gara la sfortuna si accanì obbligando i piloti al ritiro.
L'ultima corsa alla quale partecipò la 3000 CM con una carrozzeria spider invece che coupé fu il 1. GP Supercortemaggiore a Merano, svoltosi il 6 settembre 1953. Pilotata da Fangio, dopo un iniziale duello con gli avversari, essa prese la testa per merito del valoroso pilota argentino che la portò vittoriosa al traguardo, dopo 270 km di gara, alla media di oltre 127 km/h.

Il coupé 6C 3000 CM di Consalvo Sanesi sulla pedana di partenza della 20. Mille Miglia da Brescia, effettuatasi il 25 e 26 aprile 1953. Sanesi, dopo aver percorso il tratto Brescia-Pescara a 176 km/h di media, era costretto al ritiro. Manuel Fangio, sul medesimo modello, si classificò secondo assoluto.

Il coupé 6C 3000 CM alle 24 Ore di Le Mans svoltesi il 13-14 giugno 1953. La coppia Sanesi-Carini non poté terminare la gara per avaria al ponte.

Lo Spider 6C 3000 CM alla partenza del 1. GP Supercortemaggiore, svoltosi a Merano il 6 settembre 1953. Fangio, dopo una serrata lotta, riuscì a ottenere la vittoria assoluta.

Il coupé 6C 3000 CM Super Flow carrozzato da Pininfarina nel 1954. L'autotelaio impiegato fu uno di quelli costruiti nel 1953 per la partecipazione a gare della categoria Sport.

Alfa Romeo Spider 6C 3000 – 1953

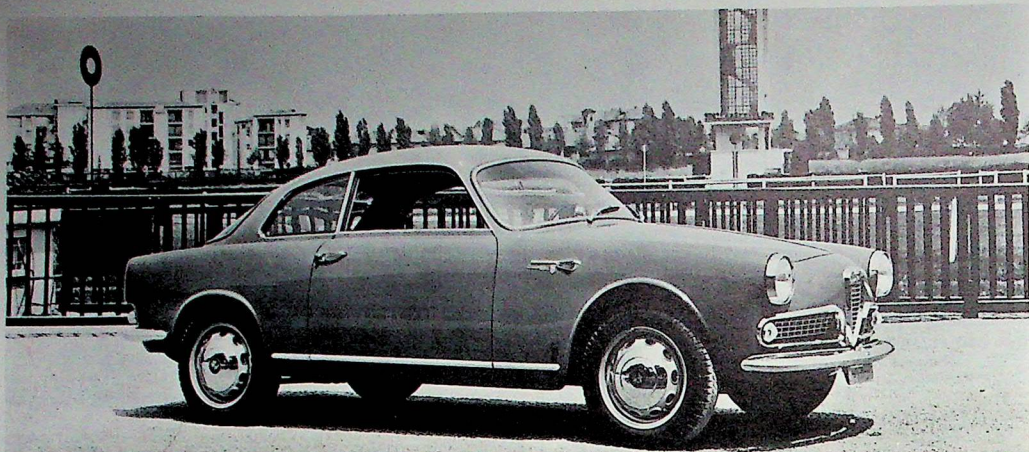
Spider 6C 3000 CM 1953

Origine ed evoluzione

L'apparizione della Giulietta sul mercato aprì nuove prospettive alla Casa Alfa Romeo che con questo modello si apprestava a competere nel settore delle medie cilindrate. La Giulietta conservò le soluzioni adottate per la 1900; motore a 4 cilindri di 1.290 cm³ di cilindrata, con valvole inclinate e doppi alberi a camme in testa; telaio a struttura integrale con la carrozzeria e gruppi meccanici disposti nelle posizioni tradizionali.
La prima versione presentata nel 1954 fu il coupé, denominato « Giulietta Sprint », con carrozzeria studiata da Bertone. Esso incontrò subito il favore degli sportivi per la linea elegante e per le sue prestazioni elevate.
Nella primavera del 1955 venne presentata la « Giulietta berlina » che ottenne il consenso di un vasto pubblico per le sue doti meccaniche e per la forma piacevole della carrozzeria a 4 posti e 4 porte.
La carrozzeria della berlina fu prodotta dalla Casa. Con alcune varianti al motore per ottenere caratteristiche più brillanti, e alle parti accessorie della berlina normale, venne presentata nel settembre 1957 la berlina nella versione denominata Giulietta TI.
Per gli sportivi, nell'estate del 1955, venne preparata la Giulietta Spider con carrozzeria studiata da Pininfarina e nel 1956 la Sprint Veloce e lo Spider Veloce. Nel 1959 vennero preparate le versioni Sprint Speciale di Bertone (SS) e Sprint Speciale Zagato (SZ). Nell'autunno del 1959 e del 1961 vennero presentate la Giulietta berlina, la TI e la Sprint con diverse migliorie alle parti meccaniche e alla carrozzeria per mantenere sempre vivo l'interesse del mercato.
Nel febbraio del 1961, con una simpatica cerimonia sulla linea di montaggio al Portello, venne festeggiata la produzione della 100.001 Giulietta.
La Giulietta Sprint venne costruita immutata nel suo stile moderno per un decennio; anche la Giulietta Spider fu prodotta per nove anni conservando la sua forma originale. Le vetture Giulietta incontrarono il favore della clientela in tutto il mondo; nelle loro molteplici versioni esse parteciparono anche a competizioni ottenendo brillanti risultati che rinnovarono le tradizioni sportive dell'Alfa Romeo.

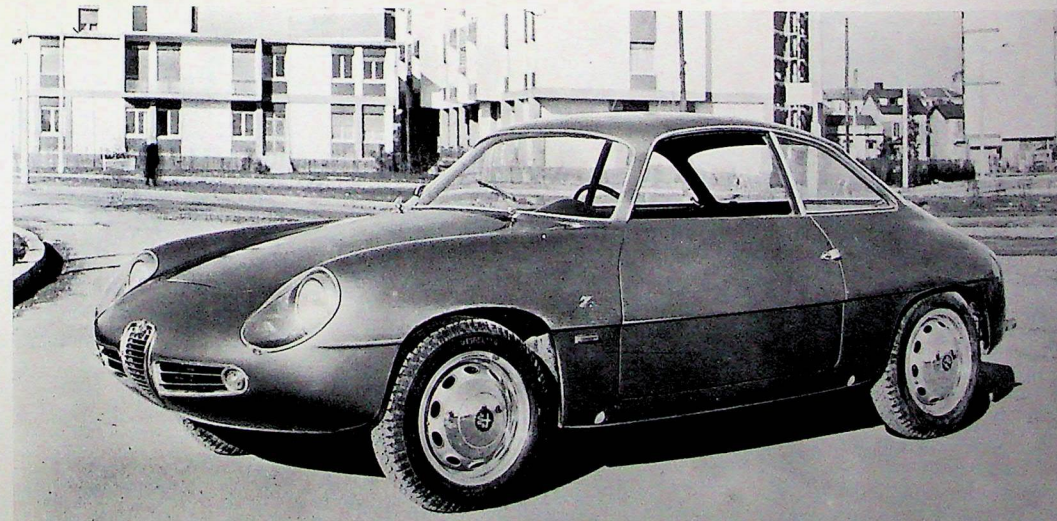
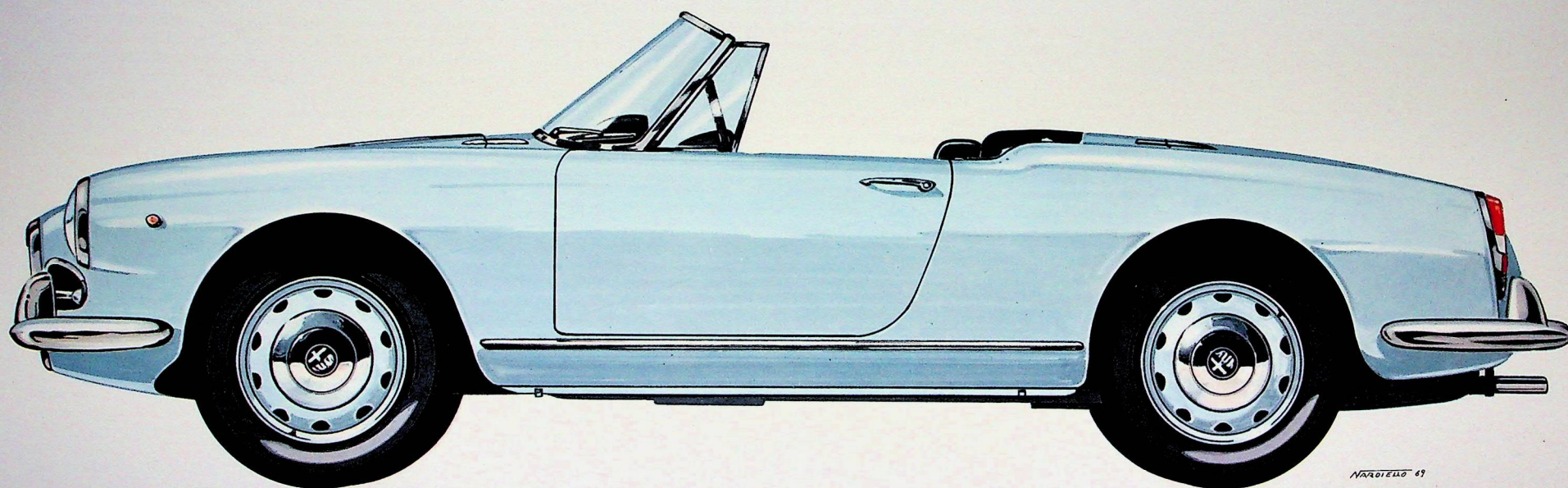
Scheda tecnica

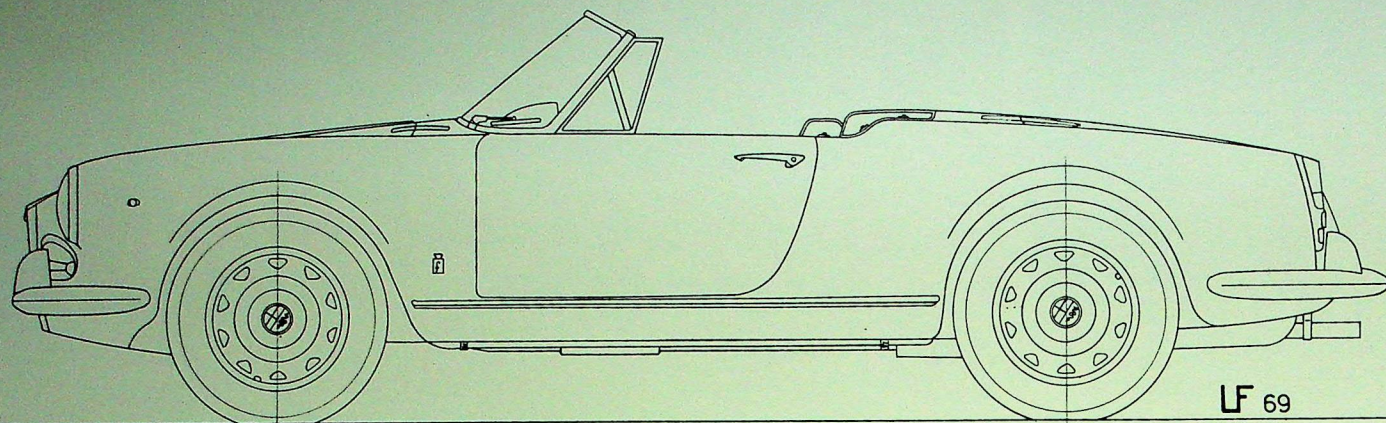
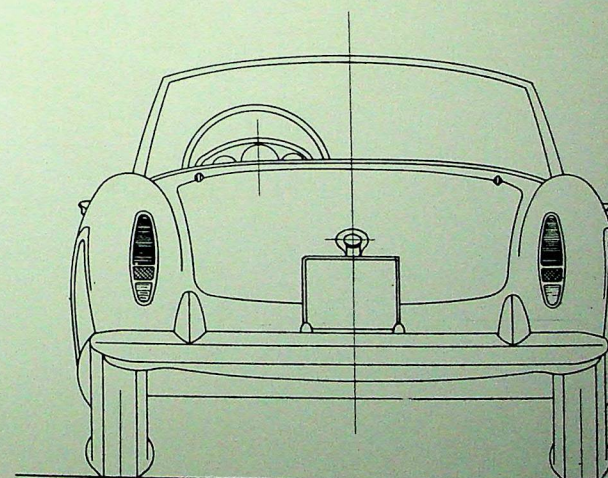
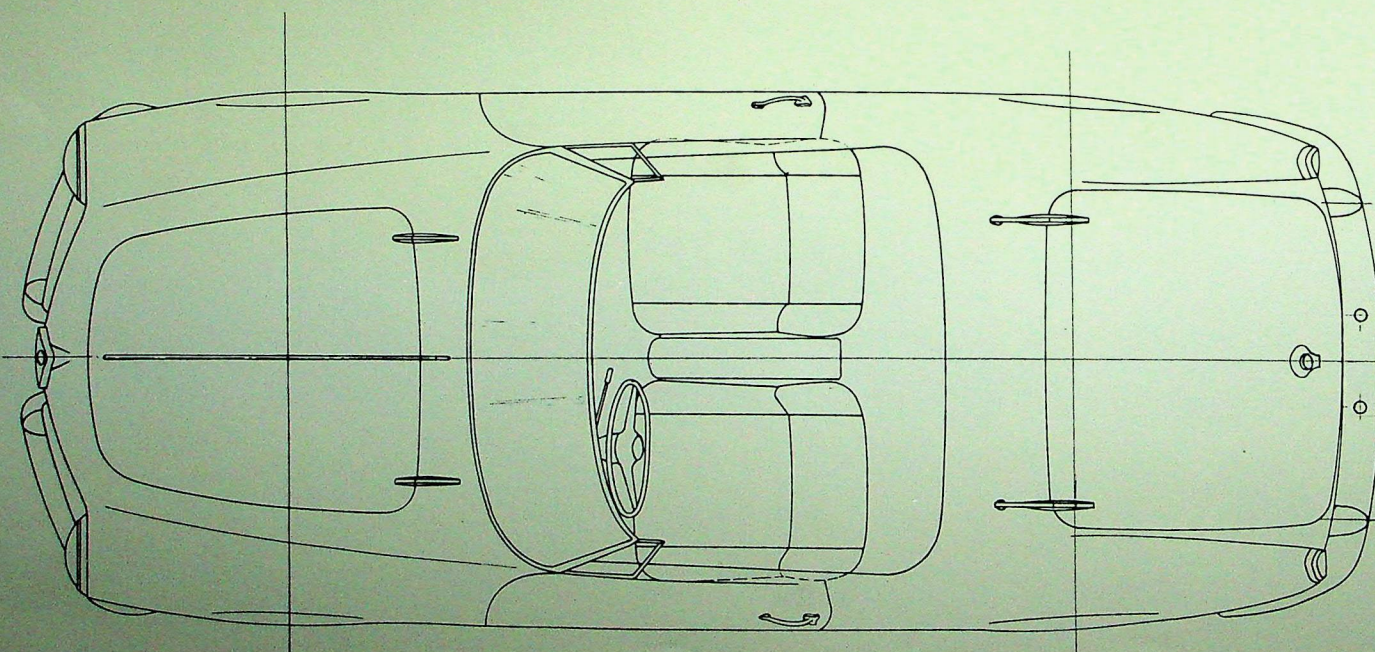
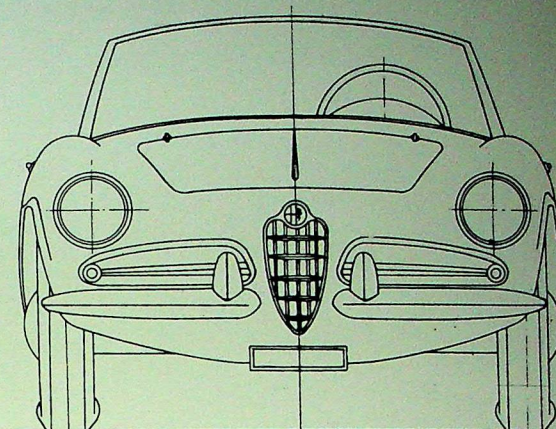
Motore: anteriore a 4 tempi; 4 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 74 x 75; cilindrata cm³ 1.290; rapporto di compressione 8,5 (TI, Sprint, Spider); 9,1 (Sprint Veloce, Spider Veloce); 9,7 (SS, SZ); potenza max CV 65 a 6.100 g/min (TI 1957); CV 74 (TI 1961); CV 80 a 6.300 g/min (Sprint, Spider); CV 90 a 6.500 g/min (Sprint Veloce, Spider Veloce); CV 100 a 6.500 g/min (SS, SZ); testa cilindri in lega leggera, smontabile, con camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 90°, con 2 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con interposizione di bicchierini a bagno d'olio; comando distribuzione a 2 catene silenziose; basamento in lega leggera, con canne in ghisa, smontabili; 5 supporti dell'albero motore; alimentazione atmosferica con 1 carburatore invertito doppio corpo (TI, Sprint, Spider); con 2 carburatori orizzontali doppio corpo (Sprint Veloce, Spider Veloce, SS, SZ); accensione con distributore e bobina; candele al centro della camera di scoppio; lubrificazione a pressione con pompa di mandata; raffreddamento ad acqua con pompa e ventilatore; dinamo e motorino.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione monodisco a secco; cambio in blocco col motore; 4 marce sincronizzate e RM (TI, Sprint, Spider, Sprint Veloce, Spider Veloce); 5 marce sincronizzate e RM (SS, SZ); comando sul volante (TI, Sprint 1958); comando a cloche (TI 1959, Sprint 1959, Spider, Sprint Veloce, Spider Veloce, SS, SZ); ponte posteriore tipo rigido; rapporto al ponte 9/41, 10/41.
Autotelaio: telaio integrale in lamiera stampata; sospensione anteriore indipendente a quadrilateri trasversali, molle elicoidali e barra; sospensione posteriore indipendente, molle elicoidali, triangolo superiore e puntoni; ammortizzatori telescopici, anteriori e posteriori; guida a sinistra con vite globoidale e rullo; sterzo a tre tiranti e leva rinvio; freni a tamburo a 2 ceppi sulle 4 ruote; freni a 3 ceppi anteriori su SS e SZ (ultime 30 SZ con freni anteriori a disco); ruote in lamiera con feritoie per pneumatici 155 x 15; impianto elettrico a 12 volt.
Carrozzeria: berlina, coupé e spider.
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.380 (TI, Sprint, Spider, Sprint Veloce, Spider Veloce); mm 2.250 (SS, SZ); carreggiata anteriore mm 1.292; posteriore mm 1.270; peso della vettura a secco kg 920 (TI); 880 (Sprint); 895 (Sprint Veloce); 860 (Spider); 865 (Spider Veloce); 785 (SS); 770 (SZ); capacità del serbatoio carburante litri 40 (TI); 53 (Sprint, Spider); 80 (Sprint Veloce, Spider Veloce, SS, SZ); velocità max km/h 155 (TI); km/h 165 (Sprint, Spider); km/h 180 (Sprint Veloce, Spider Veloce); km/h 200 (SS, SZ).

Competizioni e successi

La Giulietta, nata nel 1954 nella versione Sprint, suscitò subito negli sportivi il desiderio di impiegarla nelle gare.
Anche nel 1955 con la presentazione della Giulietta berlina si ebbe lo stesso fenomeno e la Casa si trovò quasi costretta a preparare le diverse versioni sportive richieste dalla clientela che trovava in queste versioni tutte le prerogative per l'impiego turistico e sportivo. Si può pertanto affermare che la Giulietta contribuì, con le sue prestazioni, a creare una schiera di nuove leve di corridori che si abilitarono partecipando a rallyes, a gare in salita e di regolarità di cui diamo un elenco.
1955: vittorie di categoria tra le quali il Giro di Sicilia, la Targa Puglie, il Trofeo Sardo, le 6 Ore di Torino e le gare in salita Parma-Berceto, Trieste-Opicina, Bolzano-Mendola e Aosta-Gran San Bernardo. 1956: vittorie assolute ai Rallyes des Alpes, Grand Escalles, de la Vigne et du Vin in Francia, Circuito Sconosciuto in Spagna, Riviera di Ponente e Coppa Carri in Italia; tra le vittorie di categoria: la 23. Mille Miglia, la 40. Targa Florio, la Coppa delle Dolomiti, le 6 Ore di Castelfusano, e il sesto e settimo assoluto al Tour de France. 1957: le vittorie assolute furono circa quaranta, tra queste dodici rallyes in Francia, sei in Italia, due in Germania, uno in Austria; il primo assoluto al Tour de France e al Tour de Corse, al 3. Giro Piana d'Ala in Etiopia, alla Carrera San Cristobal-Caracas in Venezuela, alla Coppa Intereuropa e Coppa Carri in Italia, al Circuito de Noël in Mozambico. Le vittorie di categoria nel 1957 superano il centinaio. 1958: le affermazioni non furono meno importanti. Iniziarono col secondo posto assoluto al Rallye di Montecarlo, e il terzo, quarto, sesto, nono assoluto al Rallye del Sestrière; i rallyes conquistati in Francia furono undici, in Belgio due, in Austria uno, in Germania uno, in Finlandia uno, in Messico due. Tra le altre gare ricorderemo il primo, secondo, terzo di categoria alle 12 Ore di Sebring, il primo, secondo, terzo assoluto alla Coupe des Alpes, il primo assoluto alla Liegi-Roma-Liegi, al Tour de France, al Trofeo di Merano, alla Trieste-Opicina. 1959: la terza vittoria consecutiva al Tour de France meritò alla Casa Alfa Romeo il Trofeo Charles Faroux. Al 4. Giro di Corsica la Giulietta conquistò il secondo, terzo e quinto posto assoluto. I rallyes vinti furono tre in Francia, due in Italia, due in Messico, uno in Sudafrica. Vittorie di categoria furono conseguite anche negli anni 1960-'61-'62.

La Giulietta Sprint, coupé realizzato da Bertone, che dal 1954 conservò immutata per dieci anni la sua linea elegante e aerodinamica. Nella foto, la vettura del 1959 con piccole varianti agli accessori. Pininfarina realizzò lo spider.

La Giulietta Sprint di Sgorbati-Zanelli alla 23. Mille Miglia del 1956. I due piloti furono primi nella categoria Turismo di serie speciale e undicesimi assoluti dietro a cinque Ferrari, quattro Mercedes 300 SL e un Osca 1500 da corsa.

La Giulietta Sprint che, al Giro di Sicilia svoltosi il 3 aprile 1955, conquistò il primo posto nella classe 1.300 cm³ GT.

La Giulietta SZ (Sprint Zagato) eseguita dalla carrozzeria milanese sull'autotelaio della Sprint Speciale.

Alfa Romeo Spider Giulietta – 1955

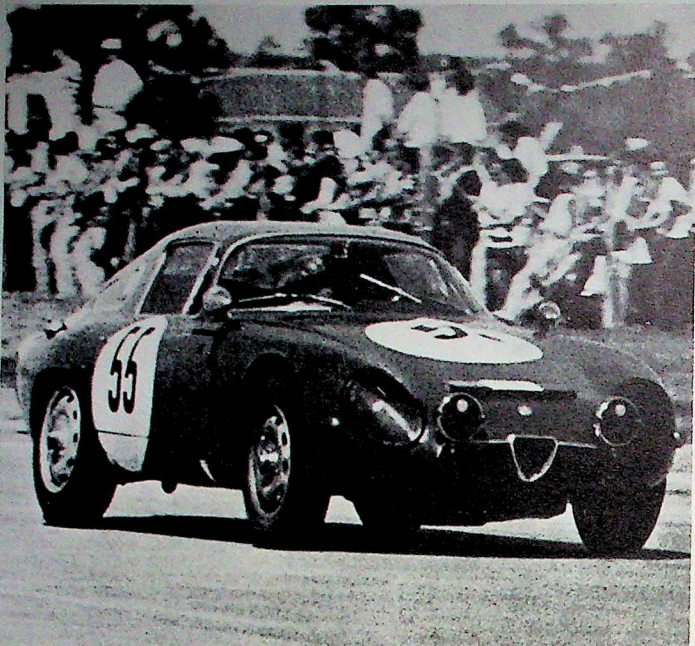
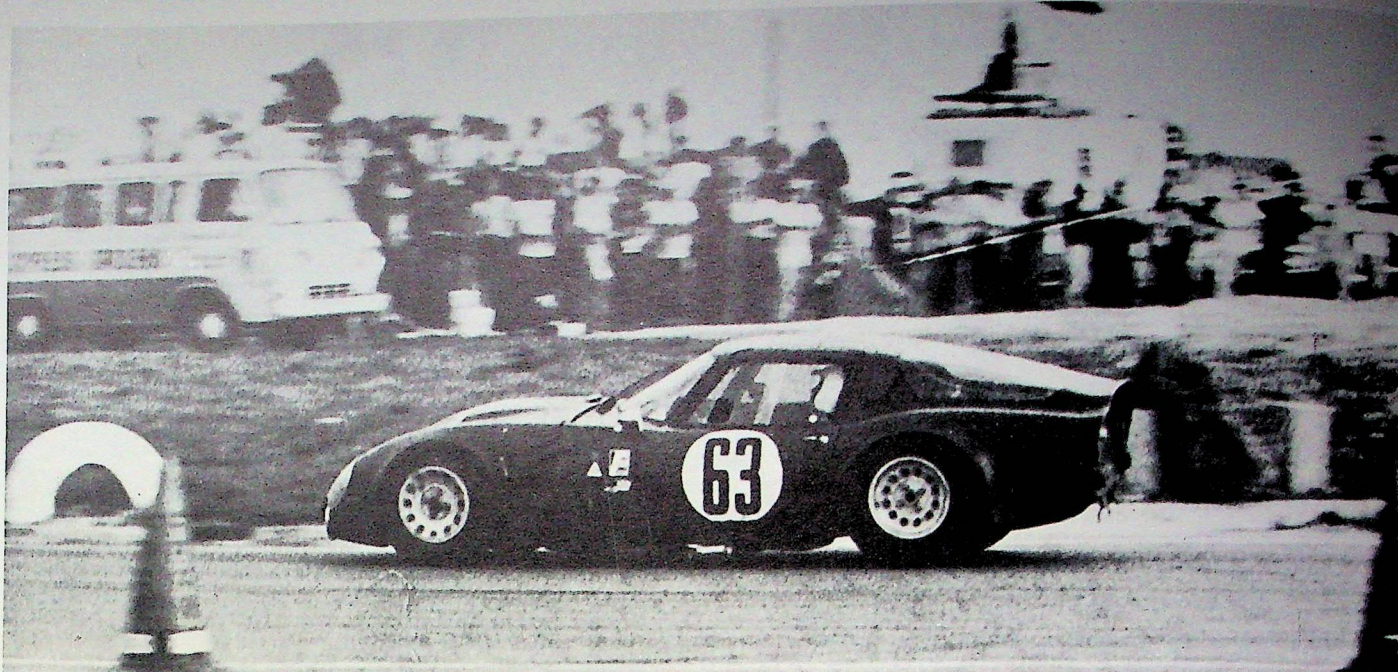
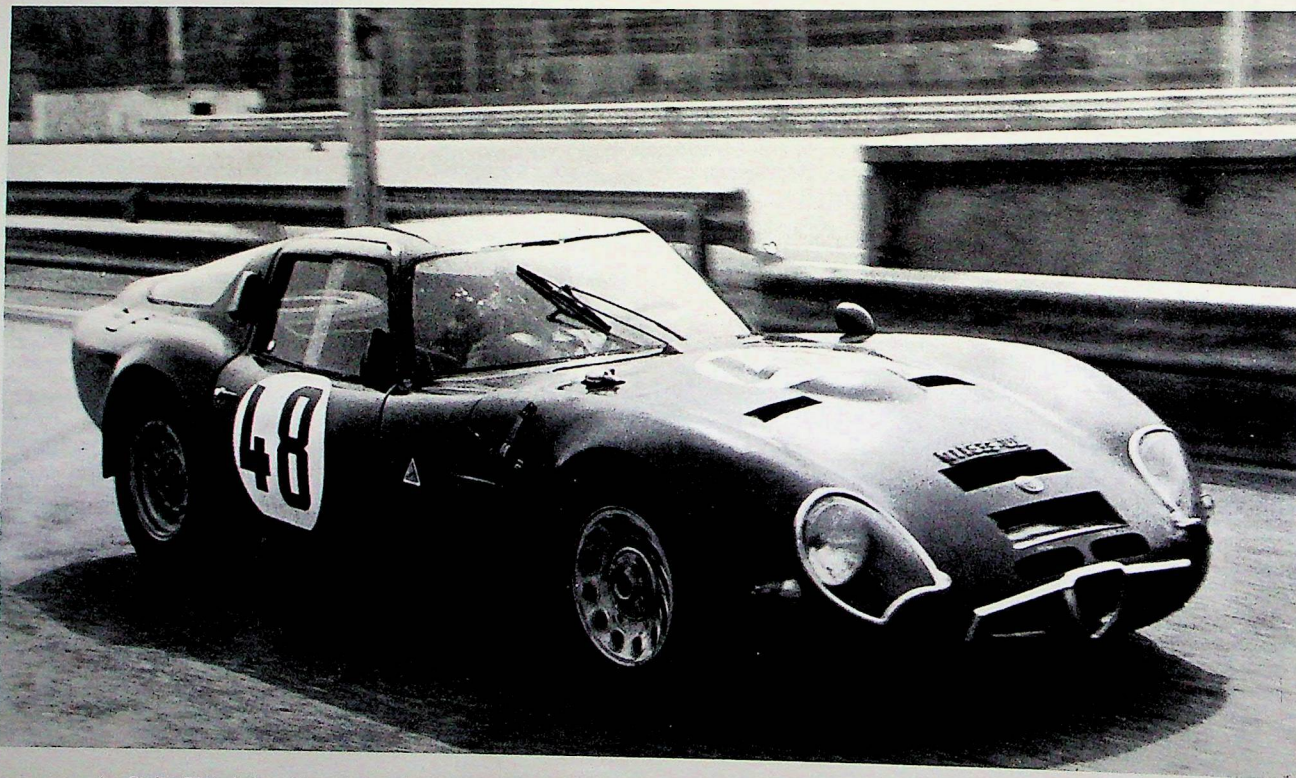
Spider Giulietta

Origine ed evoluzione

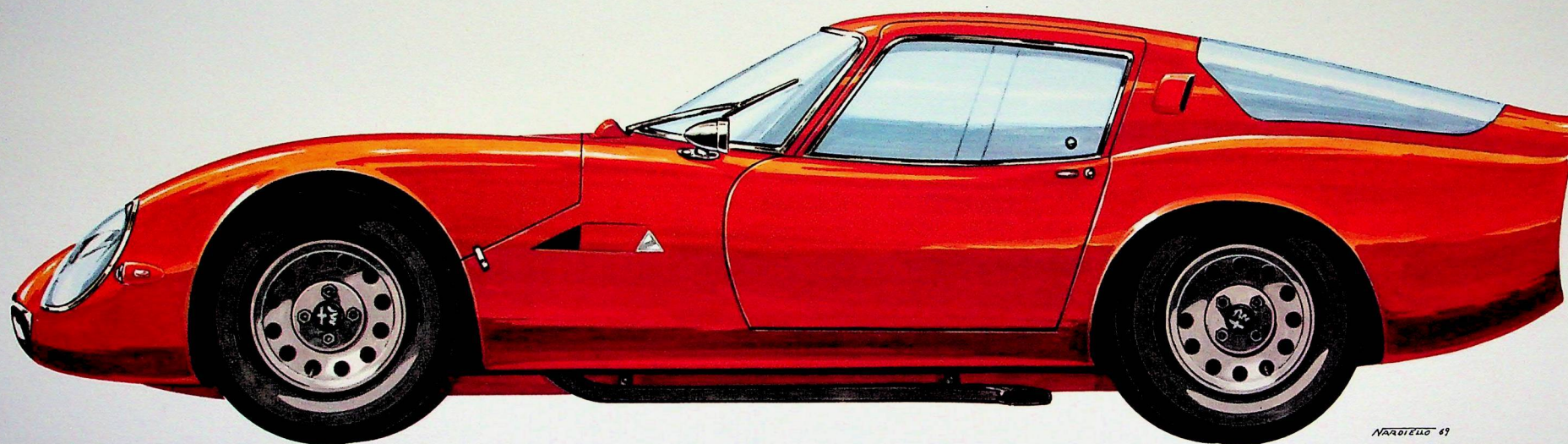
La Giulia, lanciata dall'Alfa Romeo nel giugno del 1962, ebbe come scopo di continuare il consenso dei clienti ottenuto con la 1900 prima e con la Giulietta successivamente. Memore tuttavia dei successi conquistati con le versioni sportive di quei modelli, la Casa non tardò a preparare due versioni della Giulia da mettere a disposizione di piloti particolarmente portati a cimentarsi nelle competizioni.
Sebbene la « Giulia TZ » fosse stata preparata sino dal 1959 per sostituire la Giulietta SZ, la sua introduzione in serie venne rimandata sino all'uscita dei modelli Giulia. Le consegne iniziarono nel 1963. Il motore, inizialmente identico a quello della Sprint Speciale, erogava 112 CV. In seguito venne montato un motore con 135 CV e per la TZ 2 nel 1966 la potenza salì a 170 CV.
L'autotelaio della TZ presentava diverse soluzioni interessanti; dal telaio a traliccio di tubi, alla sospensione anteriore indipendente del tipo a trapezi oscillanti con molle e ammortizzatori separati, al retrotreno, pure indipendente, con ponte ad alberi oscillanti e freni a disco all'uscita del differenziale, alla sospensione posteriore costituita da due trapezi inferiori, con gli alberi oscillanti che agivano anche da leve superiori, coadiuvati da due puntoni di reazione. La carrozzeria fu realizzata da Zagato, in resina sintetica, in una elegante forma aerodinamica.
La « Giulia GTA », presentata nel marzo 1965 ai saloni di Amsterdam e di Ginevra, deriva nella sua concezione dalla Sprint GT 1600 di normale produzione dell'Alfa Romeo.
Essa esce dalla linea di costruzione col rivestimento esterno in lamiera di lega leggera chiodata alla struttura, oltre a molte parti alleggerite, che riducono il peso totale della vettura di 200 kg. Il suo motore, elaborato dall'Autodelta, eroga, come quello della TZ 2, 170 CV a 7.500 g/min. Il cambio è a 5 marce, mentre il ponte conserva le caratteristiche della Sprint GT, ma ha il differenziale a scorrimento limitato. Le sospensioni anteriori e posteriori sono state modificate e irrigidite per adeguare la tenuta di strada alla maggiore potenza disponibile alle ruote. All'interno della carrozzeria è montato un tubo (rollbar) di protezione. Questa versione monta un serbatoio del carburante di 90 litri e una tubazione di scarico speciale.
Le TZ 1 e TZ 2 dal 1963 e le GTA dal 1965 hanno raccolto un cumulo tale di affermazioni nelle gare delle categorie Sport, Gran Turismo e Turismo da fornire alla Casa che le ha prodotte un prestigio mondiale.

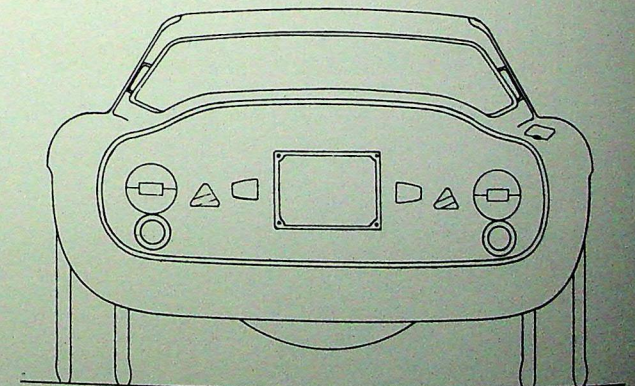
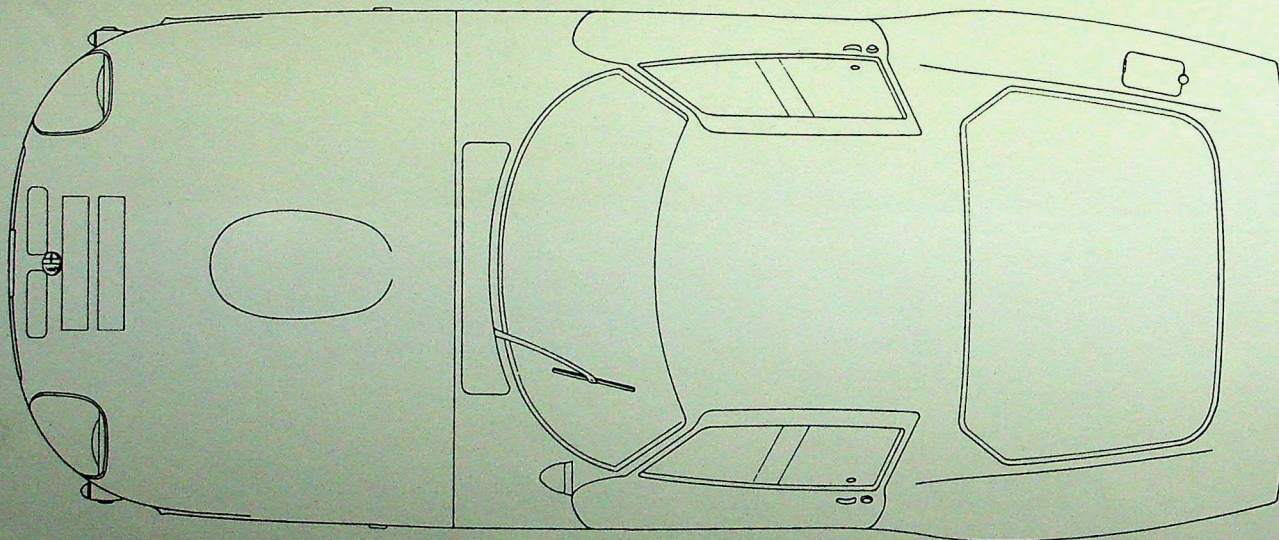
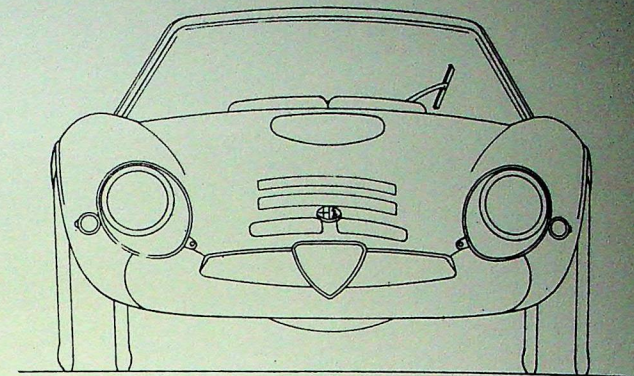
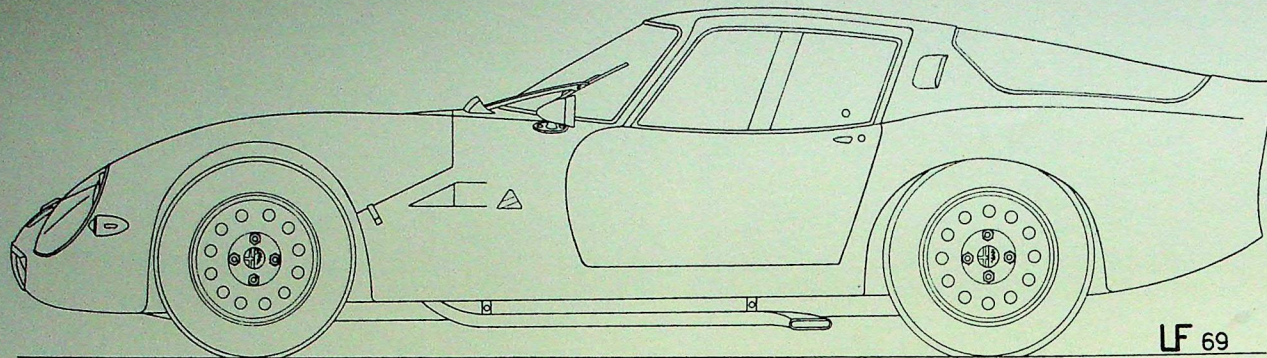
Scheda tecnica

Motore: anteriore a 4 tempi; 4 cilindri in linea; alesaggio e corsa mm 78 x 82; cilindrata cm³ 1.570; rapporto di compressione 9,7 (TZ 1); 11,4 e pistoni alleggeriti (TZ 2, GTA); potenza max CV 135 a 6.000 g/min (TZ 1); CV 170 a 7.500 g/min (TZ 2, GTA); testa cilindri in lega leggera, smontabile, doppia accensione, camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, inclinate a 90°, maggiorate nel diametro per aspirazione e scarico; 2 alberi a camme in testa; fasatura distribuzione corretta; comando valvole diretto, con interposizione di bicchierini a bagno d'olio; comando anteriore distribuzione con 2 catene silenziose; basamento in lega leggera, con canne in ghisa, smontabili; 5 supporti dell'albero motore; bielle lucidate; alimentazione atmosferica con 2 carburatori orizzontali doppio corpo Weber 45 DCOE, presa aria dinamica; accensione con distributore e 2 bobine, 2 candele per cilindro; lubrificazione a pressione con pompa di mandata e radiatore d'olio; raffreddamento ad acqua con pompa, ventilatore e radiatore; dinamo e motorino.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione monodisco a secco; cambio in blocco col motore; 5 marce sincronizzate e RM; comando a cloche; ponte posteriore ad alberi oscillanti (TZ); ponte posteriore rigido (GTA); differenziale a scorrimento limitato (TZ, GTA); rapporto al ponte 9/41 o 8/41.
Autotelaio: telaio in tubi acciaio (TZ); telaio integrale in lamiera (GTA); sospensione anteriore indipendente a quadrilateri trasversali, molle elicoidali e barra (TZ, GTA); sospensione posteriore indipendente, con quadrilateri inferiori e semiassi agenti da leve superiori, puntoni di reazione, molle elicoidali e barra (TZ); con puntone superiore e ancoraggio a slitta inferiore (GTA); ammortizzatori telescopici anteriori e posteriori; guida a sinistra con vite e rullo; sterzo a tiranti indipendenti; freni a disco sulle 4 ruote, comando idraulico; ruote a disco in lega leggera; pneumatici anteriori 5,50 x 13, posteriori 6,00 x 13 (TZ 2); anteriori e posteriori 5,50 x 14 (GTA); impianto elettrico a 12 volt.
Carrozzeria: in resina sintetica (TZ 2); scocca metallica rivestita in lamiera d'alluminio (GTA).
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.220 (TZ 2); mm 2.350 (GTA); carreggiata anteriore mm 1.300 (TZ 2); mm 1.310 (GTA); posteriore mm 1.320 (TZ 2); mm 1.270 (GTA); peso della vettura a secco kg 660 (TZ 2); kg 740 (GTA); capacità del serbatoio carburante litri 100 (TZ 2); litri 90 (GTA); velocità max km/h 245 (TZ 2); km/h 220 (GTA).

Competizioni e successi

La clientela sportiva che partecipò a gare con le 1900 e le Giulietta ottenne dall'Alfa Romeo una valida assistenza per permettere loro di affrontare validamente la concorrenza delle altre Case. Nel 1965 sorse l'Autodelta la quale, oltre all'assistenza tecnica ai clienti sportivi, ebbe l'incarico dalla Casa milanese di effettuare un programma di corse valevole per lo Challenge Europeo e per il Campionato Mondiale Marche. Le prime vetture affidate all'Autodelta furono le Giulia TZ e le GTA.
La TZ 1, dopo alcune gare d'assaggio, fece il suo debutto il 24 novembre del 1963 vincendo la Coppa FISA a Monza. Nel 1964 ottenne una serie di vittorie di categoria, tra le quali Sebring, Targa Florio, 1.000 Chilometri del Nürburgring, Le Mans, Tour de France, 1.000 Chilometri di Parigi, la vittoria assoluta alla Coupe des Alpes e il secondo posto assoluto al Tour de Corse. Nel 1965 vinse la categoria a Sebring e alla Targa Florio; nel 1966 la TZ 2 ottenne sette vittorie assolute e ventisette di categoria; nel 1967 diciassette vittorie di categoria e ventitrè nel 1968, concludendo così la sua attività agonistica.
La Giulia Sprint GTA è la vettura che ha dominato e domina tuttora la categoria Turismo 1600 dalla sua entrata in produzione: essa è veramente la vettura da corsa della clientela sportiva.
Già nel 1965 la GTA aveva iniziato la serie delle vittorie in Italia e all'estero. Nel 1966 ottiene ben centodiciassette vittorie, di cui trentasette assolute, oltre alla conquista dello Challenge Europeo Marche e di quello Transamericano del Turismo; inoltre i campionati di velocità d'Italia, Austria, Francia e Germania.
Nel 1967 le GTA conquistano per la seconda volta lo Challenge Europeo Marche, mentre le gare vinte sono centosessantasette, di cui oltre la metà assolute.
Ai piloti delle GTA vengono inoltre assegnati i campionati italiano, francese Turismo 1600, i campionati belga, tedesco, greco della velocità, i campionati francese, brasiliano ed europeo della montagna e lo Challenge Europeo Conduttori.
Anche nel 1968 le GTA contano centoquarantatrè gare vinte, di cui quarantaquattro assolute, conquistando per la terza volta consecutiva lo Challenge Europeo Turismo Marche e i seguenti campionati: Campionato tedesco assoluto di velocità, Campionato del Turismo: belga, austriaco, olandese, brasiliano; Campionato australiano, Trofeo Nazionale Turismo.

La Giulia TZ 1 che nel debutto alle 12 Ore di Sebring del 21 marzo 1964 si è classificata prima della classe 1.600 cm³ Gran Turismo con l'equipaggio Stoddard-Kaser.

La Giulia TZ 2 alle 12 Ore di Sebring, svoltesi il 26 marzo 1966, pilotata dalla coppia Geki-Andrey, che ha conquistato il primo posto nella classe 1.600 cm³

La Giulia TZ 2 di De Adamich-Zeccoli, vincitrice della categoria Sport, alla 1.000 Chilometri di Monza svoltasi il 25 aprile 1966.

La Giulia GTA classificatasi prima assoluta alle 4 Ore di Monza, del 20 marzo 1966.

Alfa Romeo Giulia TZ2 – 1966

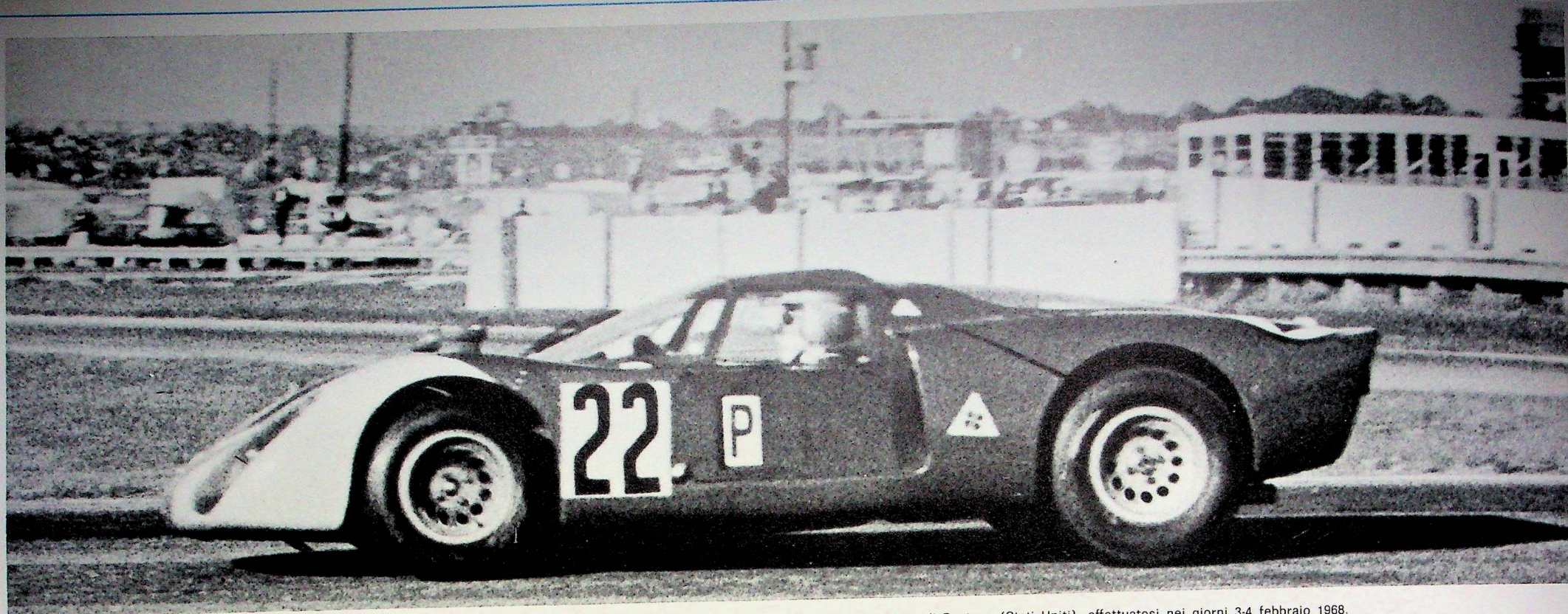
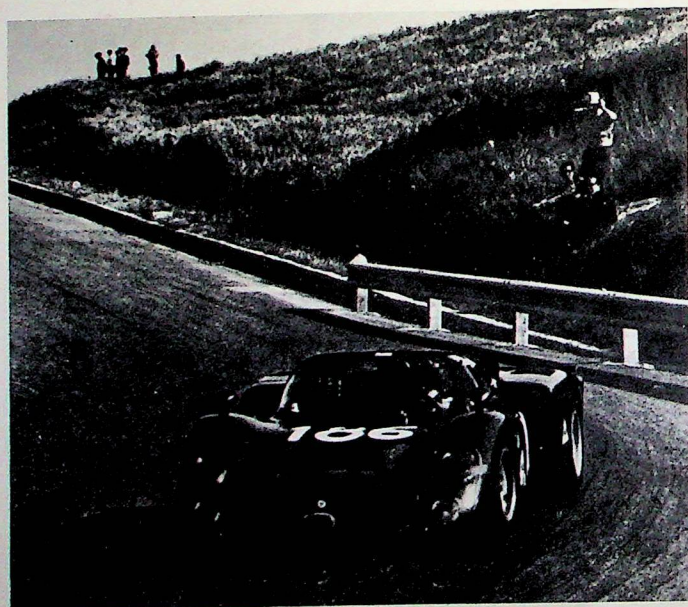
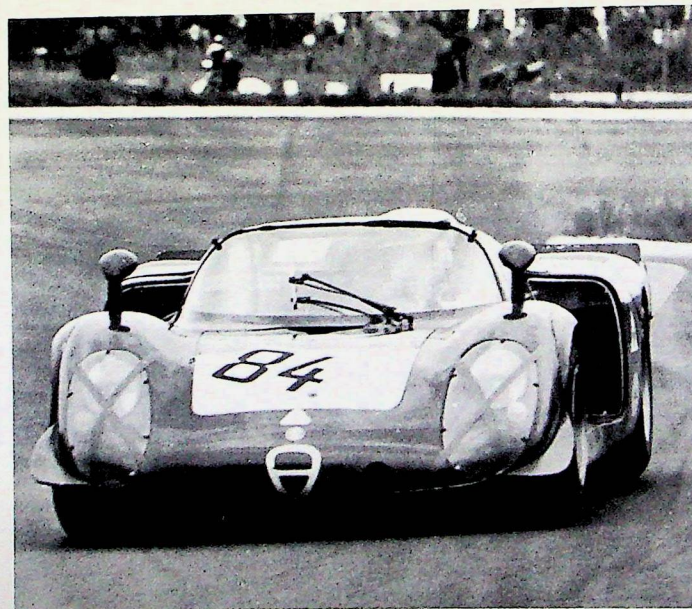
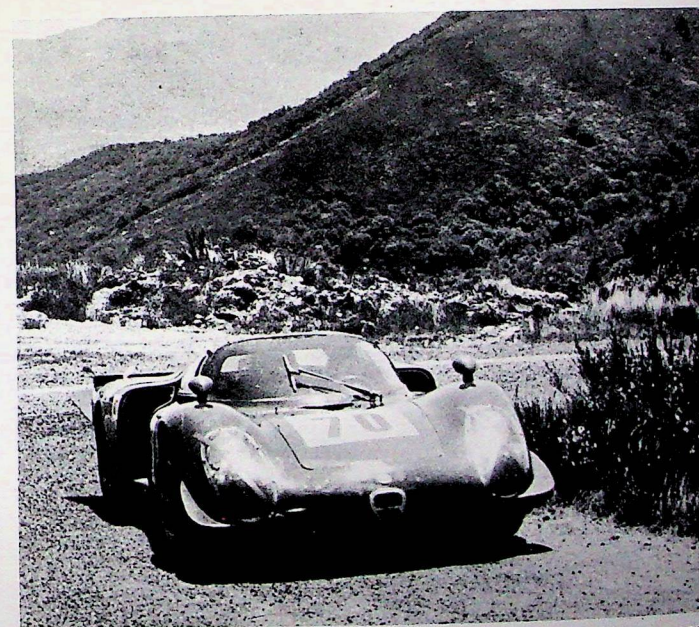
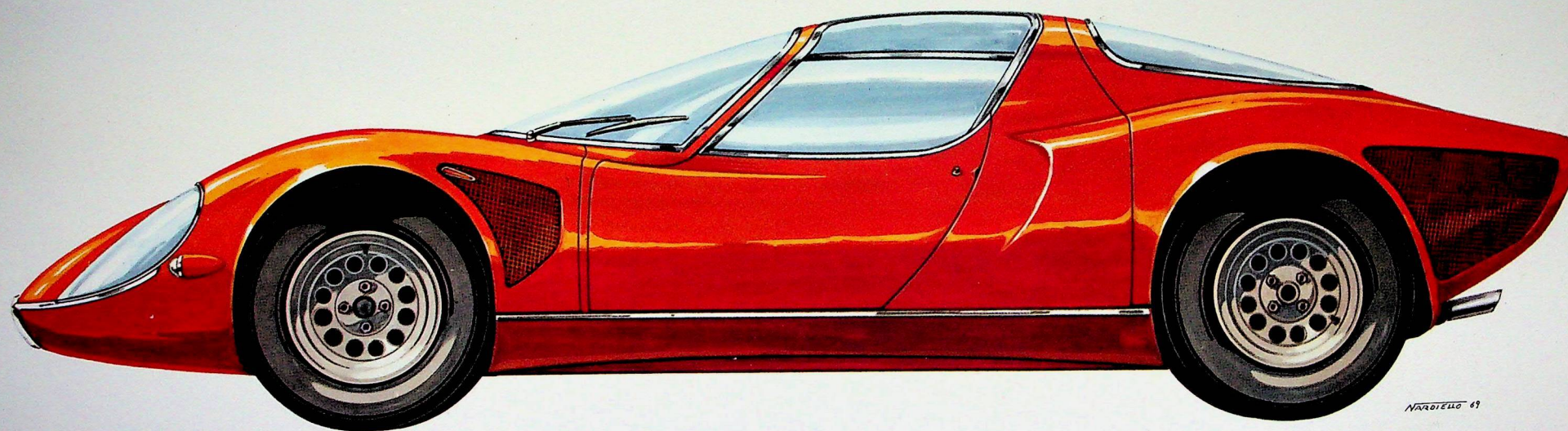
Coupé Giulia TZ2

Origine ed evoluzione

Il modello 33 con motore posteriore progettato dall'Alfa Romeo per le corse nella categoria Sport Prototipi è stato registrato nel 1964 nelle documentazioni della Casa col numero 105.33, ma per abbreviazione assunse quello di " 33 ". Tutte le parti meccaniche sono state costruite presso le Officine della Casa, e il montaggio del prototipo, ultimato alla fine del 1965 col motore provvisorio della TZ 2, è stato effettuato presso i reparti sperimentali del Portello e inviato all'Autodelta. I montaggi successivi e le diverse elaborazioni sono stati eseguiti presso l'Autodelta. Il motore a 8 cilindri a V di 90° ha 2 valvole per cilindro con 4 alberi a camme in testa. Il basamento, in lega leggera, ha le canne in ghisa, smontabili; la testa è pure in lega leggera smontabile. L'alimentazione è a iniezione con iniettori sistemati nei condotti di aspirazione.
Il motore sul telaio è montato posteriormente e fa corpo unico col cambio e col ponte ad assi snodati. Il telaio è costituito in gran parte da leghe leggere fuse; le sospensioni sono indipendenti: l'anteriore a trapezi trasversali e la posteriore con bracci trasversali e puntoni.
La carrozzeria, in resina sintetica, ha avuto diverse versioni per adeguarle ai vari percorsi di gara. Inizialmente ebbe la forma di spider; successivamente vennero realizzate code lunghe e corte e coupé. Per il raffreddamento del motore sono state studiate prese d'aria centrali prima e laterali poi.
Il motore venne sperimentato anche con una cilindrata di 2,5 litri. Uno di questi motori, montato in Australia su un telaio Brabham, ha ottenuto in due gare ottime affermazioni. Anche l'Autodelta sperimentò uno di questi motori nel 1968 sul telaio della 33/2 litri, mentre era in fase di allestimento la nuova 33/3 litri. Benché questa 3 litri porti la stessa sigla della 2 litri, e non differisca molto nello schema del motore e dell'autotelaio, essa è stata completamente ridisegnata dalla Progettazione della Casa. L'Autodelta ha eseguito il montaggio e le prove; essa è riuscita a ridurre al minimo i tempi di preparazione ed esperienze e raccoglie già significative affermazioni.
L'Alfa Romeo nel 1968 ha provveduto anche a costruire sull'autotelaio della 33 una versione stradale con motore 8 cilindri di 2 litri e con carrozzeria coupé in lega leggera destinata a una scelta clientela.

Scheda tecnica

Motore: posteriore a 4 tempi; 8 cilindri a V di 90°; alesaggio e corsa mm 78 x 52,2 (2 litri); mm 78 x 64,4 (2,5 litri); mm 86 x 64,4 (3 litri); rapporto di compressione 10 (coupé); 11 (2 e 3 litri); potenza max CV 245 a 8.800 g/min (coupé); CV 260 a 9.000 g/min (2 litri); CV 310 a 9.000 g/min (2,5 litri); CV 400 a 9.000 g/min (3 litri); testa cilindri in lega leggera, smontabile, con camere di scoppio emisferiche; 2 valvole per cilindro, in testa, inclinate; 4 alberi a camme in testa; comando valvole diretto, con bicchierini e pastiglie; comando anteriore distribuzione a catena; basamento con blocchi cilindri in lega leggera; canne cilindri in ghisa, smontabili; 5 supporti dell'albero motore; alimentazione a iniezione nei condotti di aspirazione; accensione con 2 spinterogeni e 4 bobine, 2 candele per cilindro; lubrificazione con pompa di mandata e di ricupero, radiatore olio; raffreddamento ad acqua con pompa di mandata e radiatore; 2 pompe elettriche; generatore.
Trasmissione: ruote motrici posteriori; frizione monodisco a secco, a comando idraulico; cambio a 6 marce sincronizzate e RM; scatola solidale col ponte, fissata al motore; comando del cambio a cloche; rapporto al ponte 9/41 (coupé); 9/37 (2 litri); 8/32 (3 litri).
Autotelaio: telaio a serbatoi portanti; sospensioni anteriori e posteriori indipendenti a bracci trasversali, con molle elicoidali e barra; ammortizzatori telescopici anteriori e posteriori; guida a sinistra con comando a cremagliera; sterzo a tiranti indipendenti; freni a disco con circuito idraulico, a mano sulle ruote posteriori; ruote fuse in lega leggera; pneumatici anteriori 4,75/10 x 13 (2 litri); 4,50/11,60 x 15 (3 litri); posteriori 6,00/12,00 x 13 (2 litri); 5,50/15,00 x 15 (3 litri); impianto elettrico a 12 volt.
Carrozzeria: coupé 2 posti, a due porte, in lamiera d'alluminio (coupé); spider e coupé 2 posti, in plastica (2 e 3 litri).
Dimensioni, pesi e prestazioni: passo mm 2.350 (coupé); mm 2.250 (2 litri); mm 2.320 (3 litri); carreggiata anteriore mm 1.355 (coupé); mm 1.336 (2 litri); mm 1.410 (3 litri); carreggiata posteriore mm 1.465 (coupé); mm 1.445 (2 litri); mm 1.400 (3 litri); peso della vettura a secco kg 670 (coupé); kg 630 (2 litri); kg 680 (3 litri); capacità serbatoio carburante litri 100 (2 litri); litri 120 (3 litri); capacità olio litri 10 (2 litri); litri 14 (3 litri); velocità max km/h 270 (coupé); km/h 295 (2 litri); km/h 320 (3 litri).

Competizioni e successi

Il debutto sportivo della "33" inizia il 12 marzo 1967 con la partecipazione alla corsa in salita a Fleron in Belgio dove Teodoro Zeccoli con molta perizia la porta alla vittoria assoluta a tempo di record. Alle 12 Ore di Sebring e alla Targa Florio essa partecipa senza successo, mentre nella 1.000 Chilometri del Nürburgring ottiene il quinto assoluto. Nella corsa in salita a Rossfeld in Germania De Adamich e Nanni ottengono il secondo e quarto posto assoluto. Nanni è primo assoluto nella salita Palermo-Monte Pellegrino, mentre Giunti riporta la vittoria assoluta nella salita Cesana-Sestrière. In Francia Rolland ottiene una vittoria di classe nella salita di Chamrousse, e De Adamich e Giunti ottengono il primo e secondo assoluto sul Circuito di Vallelunga nel Trofeo Bettoia. L'ultima vittoria che l'Alfa ha scritto nel 1967 sul suo libro d'oro è la corsa per la formula Tasmania a Warwick Farm in Australia vinta da Frank Gardner su Brabham equipaggiata con motore 33/2,5 litri.
Il 1968 è un anno denso di affermazioni per la 33: quindici vittorie assolute e sei di categoria.
La 24 Ore di Daytona (USA) svoltasi il 3-4 febbraio, si conclude con tre vetture partite e arrivate al traguardo, vincendo il primo, secondo e terzo posto della classe 2.000. Nella salita di Eberbac Weber conquista il primo assoluto, mentre nella 52. Targa Florio le due 33/2 litri in gara conquistano i due primi posti della classe 2.000. Nella 1.000 Chilometri del Nürburgring Nanni-Giunti conducono alla vittoria nella classe 2 litri la loro 33, e Giunti il 2 giugno conquista il primo assoluto a Vallelunga. Schultze sul Circuito di Mainz ottiene la vittoria di classe; al Trofeo de la Mer du Nord Pilette e Gosselin ottengono il primo e secondo assoluto. Convincente è stato il trionfo al Mugello della 33 di Bianchi-Vaccarella-Nanni, nonché l'altra vittoria assoluta alla 500 Chilometri di Imola, con Vaccarella-Zeccoli primi, Giunti-Nanni secondi e Casoni-Dini terzi. Magnifica l'affermazione della 33 alle 24 Ore di Le Mans, dove ha ottenuto i primi tre posti di classe. Nel 1968 sono da ricordare anche le vittorie di Kevin Bartlett che su Brabham con motore 33/2,5 litri ha vinto ben quattro gare in Australia.
La 33/2 litri dal gennaio al luglio 1969 accumulò otto vittorie assolute a cui vanno aggiunte altre sette vittorie di classe, tra cui la 1.000 Chilometri di Monza, la Targa Florio, la 1.000 Chilometri del Nürburgring e le 200 Miglia di Norimberga. La 33/3 litri di Vaccarella ha ottenuto il 15 agosto la vittoria nella Coppa Città di Enna sul circuito di Pergusa.

La "33" 2 litri di Vaccarella-Schultze, prima della categoria Sport Prototipi e quinta assoluta, alle 24 Ore di Daytona (Stati Uniti), effettuatesi nei giorni 3-4 febbraio 1968.

La "33" 2 litri dei piloti Nanni-Giunti alla 52. Targa Florio 1968. Il 5 maggio ha conquistato il primo posto nella categoria Sport Prototipi, classe 2.000 cm³.

La "33" 2 litri alla 1.000 Chilometri del Nürburgring, svoltasi il 1. giugno 1969, con la quale Facetti-Schultze hanno vinto la categoria Sport Prototipi, classe 2.000.

La "33" 2 litri con la quale Ignazio Giunti ha conquistato il primo posto assoluto nella 2. Ronde Cévenole in Francia, svoltasi l'8 giugno del 1969.

Alfa Romeo "33 coupé" – 1968

"33" Coupè

Le Grandi Alfa Romeo